Der Heuervertragsabschluß und seine Voraussetzungen

nach der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Alfred Lütgens

Referendar in Hamburg.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1909.

Meinem lieben Vater!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546827_0120

Inhaltsverzeichnis.

Seite

A. Die Form des Vertragsabschlusses.

§ 1. 1. Prinzip der Mündlichkeit 1
§ 2. 2. Erfordernis des Heuerscheins 3
§ 3. 3. Bedeutung der Anmusterung 7

B. Die Vertragsparteien des Heuervertrages.

I. Der Dienstherr beim Heuervertrage.
1. Eine Einzelperson.
a) Allgemeine Erfordernisse.
§ 4. aa) Seeschiffsqualität 7
§ 5. bb) Erwerbszweck der Seefahrt 14
§ 6. cc) Flaggenrecht 19
§ 7. b) Ergebnis 24
§ 8. 2. Eine Vergesellschaftung 27
II. Der Dienstverpflichtete beim Heuervertrage.
§ 9. 1. Abgrenzung des Personenkreises 30
2. Arten.
a) Schiffsmannschaft.
§ 10. aa) Beim Vorliegen eines Einzelschiffes 32
§ 11. bb) Beim Vorliegen eines Schleppzuges 37
§ 12. b) Schiffsoffiziere 39
3. Voraussetzungen in der Person des Dienstverpflichteten.
a) Allgemeine Erfordernisse.
§ 13. aa) Seefahrtsbuch 41
§ 14. bb) Altersgrenze 43
b) Besondere Erfordernisse.
§ 15. aa) Tauglichkeit 46
§ 16. bb) Befähigungsnachweis 48

C. Die Stellvertretung beim Vertragsabschluß.

1. Gesetzliche Stellvertretung.
§ 17. a) Der Korrespondentreeder 53
§ 18. b) Der Schiffer 55
§ 19. 2. Gewillkürte Stellvertretung 59

Literaturverzeichnis.

Entwurf eines Handelsgesetzbuches für die preußischen Staaten nebst Motiven. Berlin 1857. (zit.: preuß. Mot.)

Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches (Lutz). Würzburg 1858—1861. (zit.: Prot.)

Entwurf eines Handelsgesetzbuches mit Ausschluß des Seehandelsrechtes nebst Denkschrift. Berlin 1896.

Begründung zur Seemannsordnung von 1872 in den Stenographischen Berichten des Reichstags 1. Legislaturperiode 3. Session 1872 Drucksache 65.

Begründung der Seemannsordnung von 1902 in den Stenographischen Berichten des Reichstags 10. Legislaturperiode 1. Session 1898—1900 Anl.-Bd. 5.

2. Beratung des Entwurfs einer Seemannsordnung auf Grund der Beschlüsse der 9. Kommission in Nr. 182 der Drucksachen in den Stenographischen Berichten des Reichstags 1. Legislaturperiode 3. Session Bd. 2 1872.

Begründung zum Reichsgesetz v. 15. 4. 1885 in den Stenographischen Berichten des Reichstags 6. Legislaturperiode 1. Session 1884/85 Bd. 6 Aktenstück Nr. 258.

Begründung zum Binnenschiffahrtsgesetz in den Stenographischen Berichten des Reichstags 9. Legislaturperiode 3. Session 1894/95 Aktenstück Nr. 81.

Bluntschli, Das moderne Völkerrecht. 3. Aufl. Nördlingen 1878.

Bolze, Die Praxis des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Boyens, Das deutsche Seerecht. Bd. 1 Leipzig 1897, Bd. 2 Leipzig 1901.

Brandis, Das deutsche Seerecht in der Sammlung Göschen. Bd. 1 u. 2. Leipzig 1908.

Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. 2. Aufl. Berlin 1906.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 5. Aufl. Stuttgart 1900.

Dernburg, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens. Bd. 2, 2. Halle 1906.

Deutsche Juristenzeitung. Berlin. (zit.: DJZ.)

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. 4. Leipzig 1884.

Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs. Hamburg. (zit.: OSA.)

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivil- und Strafsachen. (zit.: RG.)

Gareis-Fuchsberger, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch nebst den sich daran anschließenden Reichsgesetzen. Berlin 1891.

Gaupp-Stein, Die Zivilprozeßordnung für das Deutsche Reich. 8. u. 9. Aufl. Tübingen 1908.

Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Stuttgart 1886.

Haerle, Der Heuervertrag der Schiffsmannschaft und der Schiffsoffiziere nach seiner privatrechtlichen Seite. Tübingen 1906.

Hanseatische Gerichtszeitung. Hauptblatt. Hamburg. (zit.: HGZ.)

Juristische Wochenschrift. Berlin. (zit.: JurW.)

König, Handbuch des deutschen Konsularwesens. Bd. 1 u. 2. 7. Aufl. Berlin 1909.

Langenbeck, Anmerkungen über das hamburgische Schiffs- und Seerecht. Hamburg 1727.

Lappenberg, Sammlung der Verordnungen der freien Hansestadt Hamburg seit 1814.

Leo, Deutsches Seehandelsrecht. München 1902.

v. Liszt, Das Völkerrecht. Berlin 1904.

Loewe, Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 nebst den dazu ergangenen Nebengesetzen. 12. Aufl. Berlin 1903.

Marsden, A treatise on the law of collisions at sea. 5the ed. London 1904.

Maud u. Pollock, A compendium of the law of merchant shipping. 4the ed. 1881.

Merchant Shipping Act v. 25. 8. 1894 57 u. 58 Vict in „The Public General Acts" ch. 60. London. (zit.: Merch. Sh. Act.)

Mittelstein, Das deutsche Binnenschiffahrtsrecht. Bd. 1. 2. Aufl. Leipzig 1903. (zit.: Mittelstein.)

Mittelstein, Die Miete nach dem Rechte des Deutschen Reiches. 2. Aufl. Berlin 1902.

Mittelstein, Streitige Gerichtsbarkeit fremder Konsuln in zivilisierten Ländern. In der Zeitschrift für internationales Privat- und Strafrecht Bd. 1. Erlangen 1891.

Pappenheim, Handbuch des Seerechts. Leipzig 1906. (zit.: Pappenheim.)

Pappenheim, Über den Begriff der Schiffsbesatzung im deutschen Privatseerecht. In Rassow u. Küntzels Beiträgen zur Erläuterung des deutschen Rechts Bd. 43. Berlin 1899.

Pappenheim, Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts mit besonderer Berücksichtigung des Arbeitsvertrages. In den Schriften des Vereins für Sozialpolitik C III, 2 S. 129 ff. (zit.: Pappenheim, Geschichtl. Entwickl.)

Perels, Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 und ihre Nebengesetze. Berlin 1902. (zit.: Perels.)

Perels, Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts. Berlin 1884.

Perels, Das internationale öffentliche Seerecht. 2. Aufl. Berlin 1903.

Pitchards, A digest of Admiralty and maritime law III ed. 1887. London.
Schaps, Das deutsche Seerecht. Berlin 1906.
Seuffert, Archiv für die Entscheidung der obersten Gerichte in den deutschen Staaten. München u. Berlin.
Sieveking, Das deutsche Seerecht. Hamburg 1907.
Statistik des Seemannsamtes in Hamburg.
Verhandlungen der Vereinstage des nautischen Vereins.
Wagner, Handbuch des Seerechts. Leipzig 1884.
Wagner, Beiträge zum Seerecht. Riga 1880.
Weyl, Zum Begriff „See". In der Festgabe zum 28. Deutschen Juristentage 1906.
Wüstendörfer, Neue Ziele der Seerechtsentwicklung im Hinblick auf Wirtschaft und Technik des modernen Seeverkehrs. In der Beilage zur Hanseatischen Gerichtszeitung von 1908.
Zorn, Allgemeine Dienstinstruktion der Konsuln v. 6. 6. 1871. Abgedruckt bei Zorn, Konsulargesetzgebung (Guttentagsche Sammlung Nr. 21).

A. Die Form des Vertragsabschlusses.

§ 1.

Das Ergebnis eingehender Prüfung und langjähriger praktischer Erfahrung bildet der im § 27 SeemO. zum Ausdruck gekommene Grundsatz, daß die Gültigkeit des Heuervertrages durch schriftliche Abfassung und den nachfolgenden Vollzug der Anmusterung nicht bedingt ist. Hierin liegt eine Bestätigung des schon von der alten Seemannsordnung von 1872 vertretenen Standpunktes, daß auch für den Heuervertrag der allgemeine Grundsatz der Formlosigkeit von Verträgen, wie sie das alte Handelsgesetzbuch im Art. 317 schon für Handelsgeschäfte statuiert hatte, gelte. Vor Erlaß der alten Seemannsordnung bestand in den verschiedenen Einzelstaaten keine übereinstimmende Stellungnahme zu dieser Frage. Teils auf gesetzlichem Wege, teils durch Ortsgebrauch wurde die Gültigkeit des Heuervertrages an die schriftliche Abfassung geknüpft. Durch Anerkennung der Formfreiheit entsprach schon die alte Seemannsordnung dem in den meisten Staaten geltenden Rechte und trug dem Mangel an einem Bedürfnis nach schriftlicher Form des Vertrages zu dessen Gültigkeit durch § 25 Rechnung (Mot. zur SeemO. v. 1872 zu § 25). Der Abschluß des Heuervertrages als eines Gesindevertrages des Seerechts stand im Mittelalter unter dem Einfluß der dem deutschen Recht eigentümlichen Vorliebe für Formalitäten, wie der Handschlag und das Handgeld, Institutionen, die sich in den Gesetzen einzelner Staaten mehr oder weniger erhalten haben. Auch die neue Seemannsordnung behandelt im § 47 die Hingabe von Handgeld, indem sie hierfür den Ortsgebrauch des Anmusterungshafens entscheidend sein läßt. Die Schriftlichkeit war in jener Zeit teils Voraussetzung zur Gültigkeit des Heuervertrages, teils schuf eine

Eintragung in das Kapitular des Schiffsschreibers eine besondere Beweiskraft, aus der sich dann bei manchen Staaten das Erfordernis schriftlicher Abfassung des ganzen Vertrages entwickelte, indem die Eintragung die Bedeutung als reines Beweismittel verlor.[1])

Auch in Deutschland wurde noch bei Erlaß der neuen Seemannsordnung in erster Lesung ein Antrag angenommen, der bei Strafe der Nichtigkeit die Schriftlichkeit des Heuervertrages freilich mit der Maßgabe forderte, daß nur die wichtigsten Bestimmungen: die Angabe des Schiffes, Heimatshafens, Dauer des Dienstverhältnisses, Höhe der Heuer, Dienststellung und Ort der Anmusterung schriftlich festgelegt werden sollten. Auf Grund der Stellungnahme der technischen Kommission für Seeschiffahrt, die sich zur Regierungsvorlage der neuen Seemannsordnung gutachtlich dahin äußerte, daß die schriftliche Form nicht für nötig zu erachten sei, fand sich bei der 2. Lesung die Majorität für die Regierungsvorlage, welche entsprechend den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts die Gültigkeit des formlosen, mündlichen Vertrages als Grundsatz aufstellte. Wie die Begründung zur Seemannsordnung von 1902 (S. 3897) ergibt, ging man von der Erwägung aus, daß die Seeleute sich erst nach erfolgter Anmusterung für vertraglich gebunden hielten, so daß der Heuervertrag tatsächlich nur als die vorläufige zwischen Schiffsmann und dem über alle Einzelheiten des Dienstes nicht immer unterrichteten Vermittler getroffene Abrede über Übernahme gewisser Dienste auf einem bestimmten Schiffe erschien. Das Erfordernis der Schriftlichkeit würde zu Unzuträglichkeiten geführt haben, da die Beteiligten den Vertrag erst vor dem Seemannsamte abgeschlossen hatten, um Weitläufigkeiten und auch der Gefahr frühzeitiger

---

[1]) Die Einzelheiten der geschichtlichen Entwicklung s. bei Pappenheim S. 438/39 sowie die dort aufgeführten Zitate. In England besteht noch das Prinzip der Schriftlichkeit, da der Kapitän eines jeden Schiffes mit Ausnahme der Schiffe von weniger als 18 Reg.-T., die ausschließlich in der Küstenschiffahrt verwendet werden, ein agreement with the crew (Merch. Sh. Act. s. 113), und zwar in a form approved by the Board of Trade mit bestimmten „terms“ (a. a. O. s. 114) eingehen muß.

Bindung durch schriftlich fixierte, oft noch gar nicht genau bestimmbare Vertragsbedingungen zu entgehen.

Der Wortlaut des § 27 SeemO. läßt die nötige Klarheit vermissen, um aus ihm allein zu folgern, daß für den Heuervertrag Formlosigkeit vorgeschrieben ist, denn er spricht nur aus, daß Schriftform nicht Vorbedingung eines gültigen Vertrages sei. Die erwähnten Gründe und einzelnen Phasen der legislatorischen Behandlung der Frage nach der Form des Abschlusses lassen aber erkennen, daß in Übereinstimmung mit dem bürgerlichen Recht durch Ausschluß der Schriftlichkeit auch jede andere Form verwehrt sein soll, soweit nicht die Seemannsordnung eine solche ausdrücklich vorschreibt oder zuläßt.

Das Prinzip der Mündlichkeit kann auch nicht auf dem Wege der Privatautonomie durchbrochen werden, denn die nach § 1 Abs. 2 SeemO. grundsätzlich zwingende Rechtsnatur der Vorschriften der Seemannsordnung verbietet bei dem Fehlen einer besonderen diesbezüglichen gesetzlichen Zulassung eine anderweitige Vereinbarung. Eine Ausnahme besteht nur für Fahrzeuge von weniger als 300 cbm Raumgehalt, welche in der Küstenfahrt beschäftigt sind, und für Luftjachten auf Grund der gemäß § 134 SeemO. erlassenen Verordnung betr. Nichtanwendung der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge v. 16. 6. 1903 (RGBl. S. 252) sowie gemäß § 135 SeemO. für Seeschlepper und Bergungsfahrzeuge.

§ 2.

Die Formlosigkeit des Vertragsabschlusses wird jedoch nur hinsichtlich der Normierung der seine Gültigkeit bedingenden Voraussetzungen als Grundsatz aufgestellt, denn bei der Anheuerung ist dem Schiffsmann gemäß § 27 SeemO. als Beleg über den Abschluß und Inhalt des Heuervertrages ein von dem Kapitän oder dem Vertreter der Reederei unterschriebener Heuerschein auszuhändigen.

Die Verwendung dieses Scheines war der alten Seemannsordnung fremd. Mit dem Anwachsen des Seeverkehrs wurde aber die Einführung eines solchen Ausweises über die wesentlichen Punkte des Vertrages unentbehrlich, denn wenn sich auch

unter normalen Verhältnissen die Anmusterung dem Vertragsabschlusse in kurzer Zeit anschließt und dort durch Ausfertigung der Musterrolle die schriftliche Festlegung der Vertragsbedingungen stattfindet, so war doch nicht minder an die Fälle zu denken, daß sich die Anmusterung verzögert oder wegen Fehlens eines Seemannsamtes bezw. Konsularbeamten am Orte des Vertragsabschlusses sowie aus anderen Gründen nicht ermöglichen ließ.

Die Aushändigung ist nicht nur obligatorisch, sondern im Falle der Zuwiderhandlung wird derjenige, welcher den Heuervertrag als Dienstherr oder in dessen Vertretung abgeschlossen hat, bestraft, mag es der Kapitän (§ 114 Ziff. 2 SeemO.) sein oder der Reeder bezw. dessen Vertreter (§ 119 SeemO.) oder der Korrespondentreeder bezw. der berufene Vertreter anderer Reederei betreibenden Handelsgesellschaften (§ 120 SeemO.). Wenn nun auch § 27 SeemO. nur von der Unterschrift eines Vertreters der Reederei spricht, so liegt hierin nur eine sprachliche Ungenauigkeit; betreffen doch die Strafvorschriften auch den Reeder oder dessen Vertreter. Genügt schon die Unterschrift eines Vertreters der Reederei, um wie viel mehr ist die des Dienstherrn selbst beweiskräftig.

Darauf, ob vom Schiffsmann der Heuerschein verlangt wird, kommt es nicht an, vielmehr muß er ihm unaufgefordert ausgehändigt werden, und zwar ein Schein, der nach Form und Inhalt der Vorschrift des § 27 SeemO. genügt, andernfalls dem Schiffsmann die Einrede des nicht erfüllten Vertrages zur Seite steht.[1]) Auf Ausstellung eines Heuerscheines in fremder Sprache hat ein Schiffsmann keinen Anspruch, wohl aber ist ein solcher, wenn er nur den Erfordernissen des § 27 genügt, zulässig und gültig, soweit nicht Schikane oder Schwierigkeiten für die Anmusterung zu besorgen sind.[2])

Der Heuerschein muß über bestimmte Teile des Vertragsinhalts Auskunft geben, und zwar enthalten:

> Name des Schiffes, Angabe der Dienststellung, der Reise oder Dauer des Vertrages, Höhe der Heuer, Zeit und Ort der Anmusterung.

---

[1]) vgl. Brodmann Anm. zu § 27 SeemO.

[2]) vgl. Perels Anm. zu § 27 SeemO.

Der Inhalt des Heuerscheines deckt sich nicht mit dem der Musterrolle, denn diese dient hauptsächlich öffentlichrechtlichen Zwecken, so ist beispielsweise deswegen die Angabe der Nationalität des Schiffes in der Musterrolle erforderlich, während für die vertraglichen Beziehungen der Parteien die Frage der Nationalität nur von indirekter Bedeutung ist, insofern der Heuervertrag für das Gebiet des internationalen Privatrechts nach dem Recht der Flagge zu beurteilen ist.[1])

Auch würde die Aufnahme weiterer Abreden der Parteien, wie sie für die Musterrolle im § 14 Abs. 2 SeemO. vorgeschrieben ist, über den Zweck eines einfachen Ausweises hinausgehen und einer schriftlichen Abfassung des Vertrages gleichkommen. Es muß der Übereinkunft der Parteien überlassen bleiben, inwieweit noch weitere Einzelheiten des Vertrages schon vor der Anmusterung schriftlich festgelegt und in den Heuerschein aufgenommen werden sollen.

Von den Essentialien des Heuerscheins bedarf das Erfordernis der Angabe des Schiffes und der Dienststellung des Angeheheuerten keiner weiteren Erörterung. Was dagegen die Erwähnung der Reise oder der Vertragsdauer betrifft, so steht diese Bestimmung mit dem Inhalt des § 28 SeemO. in Zusammenhang, wonach der Heuervertrag für eine Reise, d. h. die ganze Fahrt bis zur Rückkehr in den Hafen der Ausreise, nach Maßgabe des § 66 SeemO., oder auf Zeit, sowohl auf bestimmte (vgl. § 67 SeemO.) als auch auf unbestimmte geschlossen werden kann.

Während vor Erlaß der neuen Seemannsordnung die Anheuerung für eine Reise fast ausnahmslos die Regel bildete, kam allmählich mit der Einführung sog. Saisonfahrten, wo nur zu bestimmten Zeiten des Jahres Fahrten stattfinden, die Anheuerung auf Zeit und mit dem Wachsen des Seeverkehrs bei weiten Fahrten, wie nach Ostasien und Australien, auf unbestimmte Zeit zu beträchtlicher Bedeutung (Begr. z. SeemO. v. 1902 S. 3897). Die Verschiedenartigkeit der zeitlichen Dauer des Heuervertrages

---

[1]) vgl. Mittelstein in der Zeitschr. f. internationales Privat- u. Strafr. Bd. 1 S. 651 ff., insbesondere S. 661; Wagner S. 141, 135/36; Boyens Bd. 1 S. 22, 41; Art. 11 EG. z. BGB.

bringt für die einzelnen drei Fälle einschneidende unterschiedliche Rechtsfolgen mit sich und rechtfertigt daher eine hierauf bezügliche Angabe im Heuerschein.

Was ferner die Höhe der Heuer betrifft, so gehört die Verpflichtung zur Zahlung einer solchen zum wesentlichen Inhalt des Vertrages. Der Betrag braucht aber erst bei Anfertigung der Musterrolle bestimmt zu werden. Fehlt hierüber eine Vereinbarung, so ist stillschweigend der am Anmusterungshafen im Augenblick der Anmusterung übliche Heuersatz gemäß § 29 SeemO. als vereinbart anzusehen. Während demnach die Aufnahme des Heuerbetrages als Teil der im Heuerschein aufzunehmenden Angaben bestimmt ist, läßt § 27 SeemO. eine Lücke erkennen, indem eine Angabe des Dienstantritts nicht gefordert wird, trotzdem gemäß § 32 SeemO. der Zeitpunkt desselben dem Schiffsmann bei der Anheuerung anzugeben ist und die Verpflichtung, den Dienst anzutreten, nur mangels einer anderen Vereinbarung mit der Anmusterung beginnt. Die Erwähnung des Orts und der Zeit der Anmusterung füllt zum Teil diese Lücke aus, ist aber auch deshalb notwendig, weil die Verpflichtung des Schiffsmannes, sich zur Musterung zu stellen, wenn auch schon durch die Strafvorschrift des § 107 Nr. 2 gesichert, noch gemäß § 33 Abs. 1 auf Antrag des Kapitäns vom Seemannsamt und mangels eines solchen von der Ortspolizeibehörde erzwungen werden kann, wenn eine Anmusterung stattgefunden hat. Wegen der Häufigkeit besonderer Vereinbarung über den Zeitpunkt des Dienstantritts hilft sich die Praxis mit der Angabe über diesen Punkt des Vertrages im Heuerschein. Alle Heuerscheine der größeren Reedereien in Hamburg weisen einen diesbezüglichen Vordruck auf. Wenn auch die Vertragsparteien in der Aufnahme weiterer Vertragsbedingungen durch die Bestimmung des Abs. 2 § 1 SeemO. beschränkt sind, so ist ihnen gesetzlich die Einfügung noch weiterer Vertragsbedingungen nicht benommen,[1]) aber wenigstens in Hamburg nicht üblich, da die größeren Reedereien gedruckte Vertragsbedingungen haben, die den Schiffsleuten zugänglich sind und dann bei

[1]) vgl. aber die Vorschriften bezüglich der Vereinbarung von Kündigungsfristen in §§ 27 Abs. 2, 28 Abs. 2 SeemO.

der Anmusterung in die Musterrolle in der Rubrik „besondere Vereinbarungen" eingefügt werden.

§ 3.

Um den irrigen Anschauungen der Seeleute zu begegnen, daß die Anmusterung für die Gültigkeit des Heuervertrages von Bedeutung ist, betont der § 27 SeemO. ausdrücklich die Unabhängigkeit der Perfektion des Vertrages von der Anmusterung. Schon der Berichterstatter hatte bei Beratung des Entwurfs der alten Seemannsordnung (S. 1114) im Reichstag ausgeführt, daß der Heuervertrag ein rein ziviliſtisches Rechtsverhältnis bilde, die Anmusterung dagegen nur eine Sanktionierung, eine staatliche Bekräftigung des Heuervertrages, über den in der Musterrolle ein öffentliches Dokument ausgestellt werde. Den gleichen Gedanken bringt § 13 SeemO. zum Ausdruck, wenn dort die Anmusterung als die Verlautbarung des mit dem Schiffsmann geschlossenen Heuervertrages vor einem Seemannsamt definiert wird. Die Anmusterung setzt also den Abschluß des Vertrages voraus, dessen Bestimmungen, meist dem wesentlichen Inhalt nach, nach Maßgabe des § 14 SeemO. durch Aufnahme in die Musterrolle öffentlich beglaubigt werden. Die Parteien sind schon *vor* der Anmusterung an den Vertrag gebunden, wenn auch zwischen den Parteien vereinbart sein kann, daß dem Schiffsmann event. ein Rücktrittsrecht vom Vertrage bei den Musterungsverhandlungen zustehen solle.

Die Anmusterung muß vor dem Antritt oder der Fortsetzung der Reise erfolgen, wenn es ohne Verzögerung derselben durchführbar ist, andernfalls sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann (§ 13 Satz 2). Hiermit im Zusammenhang steht die Bedeutung, die der Zeitpunkt der Anmusterung für die sich aus dem Heuervertrag als einem Dienstvertrage auf Leistung von Diensten gegen Entgelt auf einem bestimmten Schiff während der Fahrt sich ergebenden Rechte und Pflichten der Parteien in vielen Fällen hat, wie z. B. bezüglich des Dienstantrittes (§§ 32, 33) und der Heuerberechnung (§ 44). Außerdem aber schafft die Tatsache der Anmusterung gemäß § 30 SeemO., wenn sie beim Vor-

liegen zweier auf ein und dieselbe Zeit angesetzten Heuerverträgen auf Grund eines der beiden erfolgt, für letzteren den Vorzug vor dem nicht durch die Musterungsverhandlung gefestigten Vertrage. Hat auf Grund beider Verträge Anmusterung stattgefunden, so ist die Priorität des Vertragsabschlusses entscheidend.

Neben dieser privatrechtlichen Bedeutung der Anmusterung läuft die an Wichtigkeit nicht geringere praktische Bedeutung. Die Anmusterung soll den Vertragsparteien Gelegenheit geben, sich die einzelnen Vertragspositionen nochmals zu vergegenwärtigen und Unklarheiten im Vorwege zu beseitigen, vor allem aber dem Staate durch das Seemannsamt die Kontrolle darüber ermöglichen und erleichtern, daß der zwingende Rechtscharakter der Seemannsordnung nicht durch Parteiwillkür verletzt wird, daß alle die vielen aus staatsrechtlichen, völkerrechtlichen und sozialpolitischen Gründen erlassenen Vorschriften innegehalten und die Voraussetzungen erfüllt werden, die nach der Seemannsordnung zum Abschluß des Heuervertrages auf seiten des Dienstherrn und Dienstverpflichteten vorliegen müssen.

B. Die Vertragsparteien des Heuervertrages.

I. Der Dienstherr beim Heuervertrage.

§ 4.

Als Dienstherr und Arbeitgeber tritt in den meisten Fällen ein Reeder auf, d. h. Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes (§ 484 HGB.). Die Seemannsordnung, welche für den Heuervertrag der Schiffsmannschaft die maßgebenden Bestimmungen enthält, gilt nach § 1 SeemO. für alle Kauffahrteischiffe, d. h. „zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe" (§ 1 FlaggenG. v. 22. 6. 1899), die das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen, und zwar haben gemäß § 2 FlaggenG. das Flaggenrecht nur solche Kauffahrteischiffe, die im ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen stehen. Eine Vergleichung dieser Bestimmung über das Wesen der Kauffahrteischiffe mit der Definition des Reederbegriffes läßt die Frage entstehen, ob als Vertragspartei nur Reeder im Sinne des Handelsgesetzbuches oder auch solche Personen in Betracht kommen, die nicht oder noch nicht zu den Reedern zu rechnen sind.

Zur Beantwortung bedarf es eines Eingehens auf die beiderseitigen Begriffsmerkmale.

Auf den ersten Blick ergibt sich insofern eine Übereinstimmung, als nur Schiffe in Betracht kommen, welche die See befahren.

Eine Legaldefinition der Begriffe „See und Seeschiff" für alle die Seeschiffahrt betreffenden Gesetze gibt es nicht, sondern die einzelnen Gesetze geben für sich geltende mehr oder weniger zweifelsfreie Bestimmungen über den Inhalt und Umfang dieser Begriffe.[1]) Allgemein steht der Begriff „See" im Gegensatz zu

[1]) vgl. die ausführliche Abhandlung von Weyl a. a. O. S. 93 ff. und über die Bestrebungen auf Einführung einer gesetzlichen Fixierung des Begriffes Seeschiff die Verhandlungen des Naut. Vereins 1906 S. 122 ff., 1908 S. 89 ff.

dem Begriff „Binnengewässer". Hierbei ist die See nicht in dem völkerrechtlichen Sinne nur auf das Gebiet der offenen hohen See beschränkt, sondern sie umfaßt auch die Küstengewässer.[1]) Man könnte versucht sein, den Begriff des Seeschiffes abhängig zu machen von der Bauart, Ausrüstung, Seetüchtigkeit, des Tiefganges, Tonnengehaltes, einer jeweiligen behördlichen Bestimmung, der flaggenrechtlichen Registrierung oder Bestimmung des Erbauers. Dies entspricht jedoch nicht der deutschen Rechtsauffassung, welche von dem Begriff „Seefahrt" ausgeht. Nicht Seeschiffe, sondern zur Seefahrt bestimmte bezw. verwendete Schiffe unterliegen seerechtlichen Normen. Alle diejenigen Momente, die die Beschaffenheit des Schiffes betreffen, können für die Realisierung der Bestimmung, die Verwendungsmöglichkeit maßgeblich sein,[2]) für die rechtliche Behandlung entscheidet das Feld der Betätigung, ob diese auf der See oder auf Binnengewässern und Flüssen liegt, mag man hierbei die Bestimmung der Verwendung oder die Verwendung selbst als Ausgangspunkt nehmen.

Sowohl das Flaggengesetz wie das Handelsgesetzbuch gebraucht denn auch den Ausdruck Seefahrt, ohne aber daß letztere, wie es das Flaggengesetz im § 25 Nr. 1 vorgesehen hat, die Grenzen der Seefahrt näher bestimmt.

Für das Flaggengesetz ist der Begriff geographisch im § 1 Bek. v. 10. 11. 1899 (RZBl. S. 380) betr. Ausf.-Best. z. § 25 FlaggenG. als die Fahrt außerhalb der Grenzen von 17 näher bezeichneten deutschen Hafenrevieren gekennzeichnet. Diese Definition kann nicht ohne weiteres auf das Handelsgesetzbuch in Anwendung kommen,[3]) denn abgesehen von der ausdrücklichen Bezugnahme der Bek. v. 10. 11. 1899 auf § 1 FlaggenG. fehlt es dem Bundesrat an der Kompetenz für eine authentische Auslegung des Handels-

---

[1]) vgl. OSA. Bd. 6 S. 169.

[2]) vgl. HGZ. 1903 Nr. 119.

[3]) vgl. Wagner S. 150; Boyens Bd. 1 S. 99; Leo S. 2; RG. Bd. 13 S. 72. Schaps (S. 7) will von dem Spezialbegriff einer Seefahrt im flaggenrechtlichen Sinne nichts wissen mit der Begründung, daß hierzu eine spezielle Delegation für den Bundesrat vorliegen müsse. Eine solche liegt ja im § 25 FlaggenG. vor. Die flaggenrechtliche Registrierung kann auch nur nach festen Grundsätzen erfolgen und auf seemännische Anschauungen im Einzelfalle nicht Rücksicht nehmen.

gesetzbuches. Die durch die Bekanntmachung gegebene Umgrenzung des Seefahrtsbegriffes kann nur insoweit verwertet werden, als sie materiell richtig ist. Da sie jedoch seemännische Anschauung widerspiegelt, und man prima facie davon ausgehen muß, daß die in der Bekanntmachung festgelegten Grenzen diesen Anschauungen entsprechen,[1]) wird man unbedenklich die Bekanntmachung bei der Auslegung des Begriffes Seefahrt für den Bereich des Seerechts zugrunde legen können, sofern sich nicht im Einzelfalle aus einem Spezialgesetz etwas anderes ergibt.[2])

Das Handelsgesetzbuch enthält keine besondere Begriffsbestimmung, so daß unter Anlehnung an die Bek. v. 10. 11. 1899 im Zweifelsfalle[3]) das nautische Ermessen seemännischer Sachverständiger zu Rate gezogen werden muß. Ist doch die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß mit der Zeit die seemännische Auffassung wechselt oder geographische Veränderungen eine andere Beurteilung erheischen. Bei der Bestimmung der Seeschiffahrtsgrenzen wird von ausschlaggebender Bedeutung sein, ob die der Seeschiffahrt gegenüber der Binnenschiffahrt eigentümlichen Gefahren vorhanden sind.[4]) Die seemännische Sachkunde

---

[1]) In diesem Sinne ist auch nur der Satz in der Begründung zum BinnenSchG. S. 36 zu verstehen: „Was die Abgrenzung der zur See und zum Binnengebiet gehörenden Gewässern betrifft, so ist in dieser Beziehung die nötige Grundlage schon in den Bestimmungen gegeben, welche der § 1 der Vorschrift über die Registrierung der Kauffahrteischiffe v. 13. 11. 1873 — Vorläufer der Verordn. v. 10. 11. 1899 — enthalten".

[2]) Das SeeUVersG. v. 30. 6. 1900 (RGBl. S. 716 ff.) erweitert im § 3 Abs. 2 den Begriff Seefahrt, indem es Fahrten auf Buchten, Haffen und Watten der See, nicht aber auf anderen mit der See in Verbindung stehenden Gewässern hinzurechnet. Auch die SchiffsvermO. v. 1. 3. 1895 (RGBl. S. 161) mit Abänderungen laut Bek. v. 12. 4. 1908 (RGBl. S. 149) umfaßt nicht nur die Kauffahrteischiffe, nimmt aber im § 1 ausdrücklich auf den flaggenrechtlichen Seefahrtbegriff Bezug. Die Seestraßenordnung v. 5. 2. 1906 (RGBl. S. 120) zieht die Grenze für ihre Geltung noch weiter, indem sie sich für anwendbar erklärt auf alle Fahrzeuge „auf See und auf den mit der See im Zusammenhang stehenden von Seeschiffen befahrenden Gewässern".

[3]) vgl. den Fall in HGZ. 1894 Nr. 42, wo ausgeführt wird, daß die See dort anfange, wo das Flußbett aufhöre, welches durch Betonnung gekennzeichnet werde, so daß z. B. für die Elbe die Linie von der roten Spierentonne A bis zur schwarzen Tonne Nr. 1 die Seegrenze bedeute.

[4]) vgl. preuß. Mot. S. 214.

wird besonders bei der Schiffahrt, die von den Schutzgebieten ausgeht, unentbehrlich und grundlegend sein, da die im Abs. 2 des § 1 der Bek. v. 10. 11. 1899 vorgesehene Bestimmung der Grenzen der Seefahrt für die Schutzgebiete durch den Reichskanzler oder von ihm ermächtigte Beamte noch aussteht.

Zur Seefahrt gehört, wie schon oben erwähnt, auch die Küstenschiffahrt.[1]) Analog der Bestimmung in der Bek. v. 10. 11. 1899 findet sich im § 1 b der Bek. betr. Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren v. 16. 6. 1903 (RGBl. S. 277) eine Definition des Begriffes „Küstenfahrt". Diese Definition ist ebensowenig erschöpfend und authentisch, sondern instruktionell, so daß auch hier den nautischen Anschauungen Spielraum gelassen ist.[2]) Die Küstenfahrt kommt für die Anheuerung besonders in Frage, falls es sich um die Küstenfrachtfahrt im Sinne des Gesetzes betr. die Küstenfrachtfahrt v. 22. 10. 1881 handelt.[3])

Eine etwaige Divergenz zwischen den Grenzen der Seefahrt, wie sie für das Flaggengesetz festgesetzt sind, und denjenigen, welche für das Gebiet des Handelsrechts durch die seemännischen Anschauungen fixiert werden, fällt für den Geltungsbereich der Seemannsordnung fort, da für Kauffahrteischiffe die für das Flaggengesetz gegebene Grenzbestimmung gilt.

Wohl aber können Zweifel entstehen, wann und ob Seerechtsnormen in Anwendung kommen, falls das Schiff teils als Binnenschiff, teils als Seeschiff in die Erscheinung tritt. Diese Frage ist um so einschneidender, als die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt durch Gesetz v. 16. 6. 1895 besonders

---

[1]) vgl. OSA. Bd. 2 S. 330, Bd. 3 S. 212, 738, Bd. 5 S. 205, Bd. 6 S. 1142.

[2]) Die Grenze zwischen der hohen See und den Küstengewässern wird völkerrechtlich durch Kanonenschußweite bestimmt. Streitig ist aber, ob die frühere Tragweite der Geschütze von drei Seemeilen zugrunde zu legen ist (vgl. Boyens Bd. 1 S. 100; Perels, Intern. Seerecht S. 24; Art. 2 des internationalen Vertrages betr. polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer v. 6. 5. 1888 [RGBl. v. 1884 S. 25]), oder ob die von dem betreffenden Seestaat zu erzielende Geschützwirkung (vgl. Bluntschli § 302; v. Liszt § 9).

[3]) Über den Wegfall der Vorschrift des Abs. 2 § 1 SeemO. für Küstenfahrer vgl. § 134 SeemO.

geregelt sind, welches von dem Erwerbszweck der Schiffahrt absieht, andererseits aber weder die Bestimmung noch die Verwendung des Schiffes allein entscheidend sein läßt, sondern kumulativ beide Voraussetzungen erfüllt wissen will. Maßgeblich ist nach konstanter Rechtsprechung das regelmäßige, vorzugsweise Dienen des Schiffes zur Seefahrt.[1]) Da dieses Moment nach außen selten erkennbar ist, ergeben sich oft die größten Unklarheiten. Die Tatsache, daß ein Schiff im Seeschiffsregister und nicht im Flußschiffsregister eingetragen ist, gibt freilich für die Anwendung der Seemannsordnung in den meisten Fällen[2]) den Ausschlag, bildet jedoch für das Gebiet des Handelsgesetzbuches nur ein Indiz und verschafft Dritten den Einwand des guten Glaubens.[3]) Ebenso ist nicht die Bauart und Größe des Schiffes das Kriterium, wenn auch letztere Faktoren auf die Bestimmung des Verfügungsberechtigten und die Geeignetheit zur See oder Binnenfahrt von Einfluß sind. Oft werden aber auch Schiffe, die ihrer ganzen Struktur nach Flußschiffstypus aufweisen, zu Küstenfahrten und kleinen Seefahrten verwendet, wie z. B. bei Fahrten zwischen Hamburg und Helgoland, und trotzdem kommen seerechtliche Grundsätze zur Anwendung.

Die gelegentliche, seiner eigentlichen Bestimmung zuwiderlaufende Verwendung eines Seeschiffes auf Binnengewässern ist ohne Einfluß. Ein Seeschiff, welches ausnahmsweise oder zeitweilig nicht Seefahrt betreibt, sondern als Flußschiff benutzt wird, noch viel weniger ein solches, welches einen Teil der Reise auf Flüssen oder Binnengewässern zurücklegt, wird nicht dadurch zum Binnenschiff. Welche Verwendungsart alsdann dem Schiff seinen rechtlichen Charakter verleiht, ist nach den Umständen des Einzelfalles zu beurteilen, wobei zu beachten, daß das Seerecht als das stärkere Recht zu gelten hat,[4]) so daß ein Binnenschiff, welches ausnahmsweise der Seeschiffahrt dient, seerechtlichen Normen unterliegt.

[1]) HGZ. 1891 Nr. 65 (bestätigt RG. bei Bolze Bd. 13 Nr. 228); HGZ. 1894 Nr. 42, 1902 Nr. 48, besonders 1903 Nr. 119; Seuffert Bd. 38 Nr. 51.

[2]) vgl. § 16 FlaggenG., wonach Schiffe bis zu 50 cbm Bruttoraumgehalt auch ohne Registrierung und Schiffszertifikat das Flaggenrecht haben.

[3]) vgl. HGZ. 1903 Nr. 85, 1905 Nr. 85.

[4]) Mittelstein Bd. 1 S. 41.

§ 5.

Als weitere Voraussetzung sowohl für die Reederqualität als auch für das Flaggenrecht wird im § 484 HGB. bezw. § 1 FlaggenG. verlangt, daß das Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt dient, bezw. bestimmt ist. Wie das Schiff den Erwerb realisiert, ob durch Güter- oder Personenbeförderung oder auf sonstige Art, ist hierbei gleichgültig. Es ist auch nicht erforderlich, daß der Erwerbszweck bei jeder Fahrt erreicht wird, auch bei Fahrten in Ballast gelten die Vorschriften des Handelsgesetzbuches bezw. der Seemannsordnung.

In wohlverstandener Würdigung des Erwerbsmomentes sind ausdrücklich im § 1 FlaggenG. die Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs-[1]) und Schleppfahrzeuge als zu den Kauffahrteischiffen gehörig bezeichnet worden. Auch sie sind Seeerwerbsschiffe.[2]) Die ausdrückliche Erwähnung dieser Schiffsarten war geboten, um nicht zu der Annahme zu verleiten, daß als Kauffahrteischiffe nur die eigentlichen Handelsschiffe im volkstümlichen Sinne aufzufassen seien.[3]) Wenn nun auch bei dem Lotsenbetrieb und der Hochseefischerei der Erwerb durch die Seefahrt nur ein indirekter ist, da der Erwerb durch sie zwar bedingt, aber erst durch eine andere Tätigkeit bewirkt wird, so sind doch die in diesen Gewerben verwandten Schiffe zu den Seeerwerbsschiffen zu zählen. Die Ansicht Schröders in Endemanns Handb. Bd. 4 S. 253 u. Goldschmidts Zeitschr. Bd. 32 S. 82, die in Gareis-Fuchsberger, Komm.

---

[1]) Auch der Hebeprahm, der gesunkene Schiffe hebt und mit Pumpvorrichtungen versehen ist; vgl. HGZ. 1904 Nr. 7.

[2]) RG. Bd. 32 Nr. 28; OSA. Bd. 5 S. 204; HGZ. 1894 Nr. 84; Wagner, Beitr. zum Seerecht S. 96.

[3]) Eigenartig ist es, daß gemäß der auf Grund § 56 Abs. 2 u. § 4 SeemO. erlassenen Bek. betr. Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen v. 3. 7. 1905 Eisbrecher zu den Kauffahrteischiffen gezählt werden. Hierzu wäre nur insoweit eine Berechtigung konstruierbar, als Eisbrecher gleichzeitig auch als Bergungs- und Schleppdampfer verwandt werden, denn selbst in den Küstengebieten und dem Teil der Flußmündung, der schon zur See zu rechnen wäre, wird der Eisgang die Schiffahrt nicht behindern. In der Praxis des Seemannsamtes in Hamburg ist bisher denn auch kein Fall vorgekommen, daß für einen Eisbrecher eine Anmusterung stattgefunden hätte.

zu Art. 434 Anm. 9 g ihren Sekundanten findet, daß ein unmittelbarer Erwerb durch Seefahrt erforderlich sei, wird allgemein als irrig verworfen,[1]) wie auch das Reichsgericht (Bd. 32 S. 109) ausführlich dargelegt hat. Die Seefahrt ist nicht „nur ein unterstützendes Moment untergeordneter Art", sondern eine Grundvoraussetzung zur Erreichung des in der bestimmten Richtung verfolgten Zweckes.

Gehören die im § 1 FlaggenG. aufgezählten Schiffe dem Staate, so könnte es zweifelhaft sein, ob auch diese unter die Kategorie der Kauffahrteischiffe fallen. Daß nur Privatfahrzeuge gemeint seien, ist nirgends im Gesetz erwähnt, wohl aber spricht sich die Begründung zum Flaggengesetz dahin aus, daß staatliche Lotsen und Schleppfahrzeuge, selbst wenn für ihre Benutzung zur Deckung der Betriebsunkosten Gebühren erhoben werden, unter den zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Kauffahrteischiffen im Sinne des Flaggengesetzes nicht wohl begriffen werden könnten. Dieser Ansicht ist nur insoweit beizupflichten, als sich eben aus der Tendenz, nur die Betriebskosten zu decken, das Fehlen des Erwerbsmotivs ergibt, bildet jedoch der Betrieb eine Einnahmequelle des Staates, so ist nicht erfindlich, warum die in diesen Betrieben verwandten Schiffe nicht als Kauffahrteischiffe gelten sollten.

Wie steht es aber mit den Nichtkauffahrteischiffen? Als solche kommen in erster Linie in Frage die Fahrzeuge der Kriegsmarine einschließlich der Marinetransportschiffe, die Zollkreuzer, Feuerschiffe, Vermessungsfahrzeuge, Schiffe der Fischereiaufsicht und des öffentlichen Dienstes, Schulschiffe, Lustjachten und wissenschaftlichen Zwecken dienende Schiffe.[2])

Unzweifelhaft ist Reeder nur der Eigentümer eines Seeerwerbsschiffes. Das Handelsgesetzbuch wollte auch lediglich das Seehandelsrecht regeln und demzufolge nur die Verhältnisse der dem Handelsbetriebe dienenden Schiffe. Um die sich hieraus ergebenden Unbilligkeiten zu beseitigen, hat das EG. z. HGB. durch

---

[1]) Cosack S. 162; Schaps S. 10; Wagner Bd. 1 S. 151.

[2]) Im Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen werden die der Kriegsmarine angehörigen Schiffe allein im Gegensatz zu den Kauffahrteischiffen gestellt. Vgl. auch Perels, Öffentl Seerecht S. 352 ff.; RG. Bd. 32 Nr. 37, Bd. 38 Nr. 24, Bd. 47 Nr. 43.

Art. 6 u. 7 diejenigen Vorschriften des Gesetzbuches, welche zugleich für andere Schiffe in Betracht kommen, auf die Nichtkauffahrteischiffe ausgedehnt, so in bezug auf die Schiffs- und Schiffspartenveräußerung (§§ 474, 475 HGB.), auf die Reederhaftung für Verschulden der Schiffsbesatzung (§§ 485, 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB.) und auf Schiffskollisionen (§§ 734—739 HGB.).[1])

Fraglich ist es dagegen, ob und inwieweit die Seemannsordnung auf Schiffe Anwendung findet, die nicht zu den Seeerwerbsschiffen gehören. Da die SeemO. gemäß § 1 Anwendung finden soll auf alle Kauffahrteischiffe, welche das Flaggenrecht ausüben dürfen, könnte es auf den ersten Augenblick zweifellos erscheinen, daß für ihren Geltungsbereich nur Seeerwerbsschiffe in Frage kämen. § 1 macht nun in seinem Text selbst in Parenthese hinter dem Wort „Kauffahrteischiffe" folgende Verweisung: Gesetz v. 22. 6. 1899 § 1, RGBl. S. 319, RGBl. 1901 S. 184. Es wird also zur Erläuterung dessen, was die Seemannsordnung unter Kauffahrteischiff verstanden wissen will, auf § 1 FlaggenG. v. 22. 5. 1899 Bezug genommen. Selbst das Flaggengesetz in der Fassung, wie sie im RGBl. (S. 319) publiziert ist, räumt aber nicht nur Seeerwerbsschiffen unter gegebenen Voraussetzungen das Flaggenrecht ein, sondern der § 26 der Fassung v. 22. 6. 1899 schreibt schon die event. Anwendung der für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften auf seegehende Lustjachten und bestimmte ausländische Fahrzeuge vor. In der Parenthese ist ausdrücklich auf die neue Fassung im RGBl. 1901 S. 184 verwiesen, welche durch die Veränderung des § 26 und Neuschaffung eines § 26a das Anwendungsgebiet des Flaggengesetzes noch auf weitere nicht dem Seeerwerbe dienende Schiffe ausdehnt. Aus der Tatsache, daß § 1 FlaggenG. als v. 22. 6. 1899 datiert herangezogen wird, kann um so weniger der Schluß gezogen werden, daß seine Fassung v. 29. 5. 1901 nicht für die Auslegung des Begriffes Kauffahrteischiff zu berücksichtigen sei, da einerseits der Zusatz „RGBl. 1901 S. 184" ausdrücklich die Beachtung der neuen Fassung vorschreibt und andererseits sich sonst die Erwähnung der Fassung von 1901, dadiese, abgesehen von der redaktionellen Änderung des § 28, gerade

[1]) vgl. die Ausführungen in der Denkschr. z. HGB. S. 221, 228.

die Erweiterung der für Kauffahrteischiffe geltenden Vorschriften brachte, erübrigt hätte. Die ausschließliche Erwähnung des § 1 FlaggenG. soll nur auf die dort gegebene Definition des Wortes Kauffahrteischiff hinweisen. Die Bezugnahme auf die beiden Fassungen von 1899 und von 1901 läßt also die ungezwungene Deutung zu, daß im Sinne des § 1 SeemO. den Vorschriften derselben nicht Kauffahrteischiffe im technischen Sinne unterliegen, sondern auch alle Seeschiffe, welche nach dem Flaggengesetz von 1899 und dessen Novelle von 1901 als solche behandelt werden. Auch die Begr. z. Reichsges. v. 15. 4. 1885 (RGBl. S. 89), welche dem Vorläufer des Flaggengesetzes, dem Gesetz betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Reichsflagge v. 25. 10. 1867 (BGBl. S. 35 ff.), die Erweiterung der Geltung für ausländische Fahrzeuge und Lustjachten brachte, läßt erkennen (Begr. S. 1156), daß durch die Verleihung des Flaggenrechts die Anwendung der Seemannsordnung auch den nichteigentlichen Kauffahrteischiffen ermöglicht werden sollte.

Nach der nunmehr geltenden Fassung des § 26 sollen seegehende Lustjachten, Schulschiffe und für Rechnung auswärtiger Staaten oder deren Angehörige im Inland erbaute Seefahrzeuge den für Kauffahrteischiffen geltenden Vorschriften unterliegen, jedoch nur, wenn sie vom Flaggenrecht Gebrauch machen. Es liegt also in ihrem Belieben, ob sie sich durch Flaggenführung völker- und staatsrechtlichen Schutz sichern wollen. Haben sie aber das Flaggenrecht erworben, so gelten sie als Kauffahrteischiffe. Das Seemannsamt in Hamburg mustert denn auch die Mannschaft der im § 26 erwähnten Schiffe an, sobald sie vom Flaggenrecht Gebrauch machen.

Die gegenteilige Ansicht, wie sie Brodmann (zu § 1 SeemO.) und Löwe (S. 8 Anm. 1 a) vertreten, wird auch durch Abs. 2 § 2 der Bek. v. 6. 6. 1903 (RGBl. S. 252) betr. Nichtanwendung der Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge widerlegt. Hier werden gemäß Befugung durch § 134 SeemO. Küstenschiffahrts- und Hochseefischereifahrzeuge unter 300 cbm brutto Raumgehalt und Lustjachten von der Verpflichtung befreit, daß die in der Musterrolle enthaltenen Bestimmungen des Heuervertrages im Volkslogis zur Einsicht vorhanden sind. Während

Brodmann für seine Ansicht keine Begründung gibt, will Löwe die gemäß § 26 gleichgestellten Fahrzeuge nicht der Seemannsordnung unterstellt wissen, da nach § 1 SeemO. nur Kauffahrteischiffe von der Seemannsordnung begriffen werden und der Abs. 3 § 1 SeemO. sich erübrigt hätte, wenn durch die Gewährung des Flaggenrechtes implizite die Anwendbarkeit der Seemannsordnung verbürgt wäre. Dieser Ansicht ist nicht zu folgen, weil, wie Löwe selbst anführt, ohne aber die Ansicht des Gesetzgebers genügend zu würdigen, Schulschiffen und anderen nicht zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Fahrzeugen auch die Anwendbarkeit der Seemannsordnung gesichert werden sollte. Die Berechtigung, die Seemannsordnung anzuwenden, wird vor allem geschaffen durch die Bestimmung der Schiffe, zur Seefahrt zu dienen; auch das Flaggengesetz spricht nur von Seeschiffen. Freilich hat § 26a die Ausdehnung der Geltung des Flaggengesetzes im Verordnungswege auf ausschließlich in ausländischen Gewässern verkehrende Binnenschiffe vorgesehen und ist auch durch kaiserliche Verordnung v. 1. 3. 1900 (RGBl. S. 41) Binnenschiffen, welche ausschließlich auf der unteren Donau oder in Ostasien auf dem Sikiang, Jangtsekiang, Peiho und deren Nebenflüssen fahren, die Erlangung des Flaggenrechts ermöglicht worden. Hiermit ist aber nicht ohne weiteres die Anwendbarkeit der Seemannsordnung, welche seerechtliche Verhältnisse regeln will, ausgesprochen, sondern es bedurfte der ausdrücklichen Bestimmung im Abs. 3 § 3 SeemO., um die Geltung des Binnenschiffahrtsgesetzes auszuschließen. Wenn aber auch der Betrieb der Binnenschiffahrt mit seerechtlichen Verhältnissen große Ähnlichkeit aufweist, wie bei der Schiffahrt auf den genannten auswärtigen Gewässern, erschien es doch angebracht, erst einer ausdrücklichen Verordnung die Bestimmung über den Umfang der Anwendbarkeit der Seemannsordnung zu überlassen, da dort den Binnenschiffen, wenn ihnen auch das Flaggenrecht zusteht, wegen der in vielen Punkten von der Seeschiffahrt abweichenden Verhältnisse die völlige Gleichstellung mit den der Geltung der Seemannsordnung unterworfenen Kauffahrteischiffen verwehrt ist. Die im Abs. 3 § 1 SeemO. vorgesehene Verordnung ist übrigens bisher nicht erfolgt.

§ 6.

Die Seemannsordnung findet aber nur dann Anwendung, wenn die Schiffe das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen. Für die Berechtigung zur Führung der Flagge und die Befugnis zur Ausübung dieses Rechtes sind die Vorschriften des Flaggengesetzes maßgebend. Um Anspruch auf völker- und staatsrechtlichen Schutz zu haben, bedarf es der nach außen erkennbaren Zugehörigkeit zu einem Staatsverbande. Das Symbol der Zugehörigkeit ist die Flagge,[1]) sie ist das Zeichen der Nationalität des Schiffes.

Daß das Schiff im Eigentum einer oder mehrerer Personen steht, ist sowohl für das Flaggenrecht als auch für die Reederqualität grundsätzliche Voraussetzung. Die Berechtigung, die Reichsflagge zu führen, ist aber nach § 2 FlaggenG. außerdem davon abhängig, daß das Schiff im ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen steht, d. h. von Angehörigen jeglichen deutschen Bundesstaates und der Reichslande sowie von naturalisierten Eingeborenen und Ausländern in den Schutzgebieten.[2]) Andere Eingeborene der Schutzgebiete können hinsichtlich des Rechtes zur Führung der Reichsflagge durch kaiserliche Verordnung letzteren gleichgestellt werden (§ 10 SchutzgebG.). Das deutsche Recht verlangt eben wie das englische Recht ausschließlich nationales Eigentum im Gegensatz zu anderen Staaten, die statt dessen auf nationale Herkunft des Schiffes (Bauort) oder Nationalität der Schiffsmannschaft Wert legen.[3]) Der Wohnsitz des Eigentümers, sobald dieser eine physische Person ist, hat abweichend vom englischen Recht an sich keine Bedeutung, wohl aber kann zehnjähriger event. schon fünfjähriger Aufenthalt im Auslande den Verlust der Reichsangehörigkeit und damit des Flaggenrechts herbeiführen, wobei die Frist mit dem Tage des Betretens fremden Machtgebietes

---

[1]) vgl. Art. 54 u. 55 RV.

[2]) Art. 3 RV. SchutzgebG. in der Fassung der Bek. v. 10. 9. 1900 (RGBl. S. 812); Gesetz über die Erwerbung und den Verlust der Bundes- und Staatsangehörigkeit v. 1. 6. 1870 (RGBl. S. 355) in der Fassung des EG. z. BGB. Art. 41.

[3]) Merch. Sh. Act. s. 1; hierzu ausführlich Maud u. Pollock S. 27; vgl. auch Wagner S. 155 ff.; König S. 484; Boyens Bd. 1 S. 128, 129.

(auch fremden Schiffes), mit Ablauf der Gültigkeitsdauer des Heimatsscheines bezw. sonstiger Reisepapiere oder dem der Löschung in der Konsulatsmatrikel folgenden Tage beginnt und durch Aufenthalt im Reichsgebiet einschließlich Schutzgebiet (§ 9 Abs. 3 SchutzgebG.), durch Eintragung in die Matrikel des zuständigen Konsuls oder Ausstellung eines Konsularpasses bezw. Prolongation desselben unterbrochen wird.[1]) Der Erwerb der Staatsangehörigkeit in einem fremden Staate bringt noch nicht den Verlust der Reichsangehörigkeit mit sich (§ 21 Abs. 3 des Gesetzes v. 1. 6. 1870),[2]) wohl aber die auf Antrag erfolgte Aushändigung der Entlassungsurkunde (§§ 13, 18 ff.), den Ausspruch der Heimatszentralbehörde bei Entziehung der Wehrpflicht im Kriegsfalle (§ 20) oder bei nicht bewilligter Übernahme fremden Staatsdienstes (§ 22), die Legitimation unehelicher Geburt (§ 13 Nr. 4) und die Ehe einer Deutschen mit einem Ausländer (§ 13 Nr. 5).

Im Eigentum von Ausländern stehende Schiffe können nur dann der Seemannsordnung unterliegen und für den Heuervertrag in Frage kommen, wenn sie im Inlande erbaut sind, erst im Auslande zur Ablieferung gelangen sollen und für die Überfahrt vom Flaggenrecht Gebrauch machen.

Die Geltung der Seemannsordnung ist aber, wie der Wortlaut des § 1 SeemO. zeigt, nicht schon durch das Recht zur Flaggenführung bedingt, sondern erst durch die Befugnis,[3]) das Recht auszuüben. Hierzu bedarf es außer dem Vorhandensein des materiellen Erfordernisses nationalen Eigentums noch

---

[1]) vgl. §§ 13 Nr. 3, 21 Gesetz v. 1. 6. 1870; § 12 KonsG. v. 8. 11. 1867 (BGBl. S. 137); König S. 185 ff.

[2]) Um in solchem Falle dem Schiff das Flaggenrecht zu verschaffen, muß der Eigentümer glaubhaft machen, daß es nicht bei fremden Staaten registriert ist, da sonst die Eintragung ins deutsche Register nicht erfolgen darf (§ 9 FlaggenG.), event. die Eintragung gelöscht werden muß (§ 13 Abs. 2 Satz 2).

[3]) Das Gesetz spricht logischerweise von „ausüben dürfen", denn das Flaggengesetz statuiert nicht etwa eine Verpflichtung der Schiffe zur Führung der Flagge, weil schon aus völkerrechtlichem Grunde niemand ein Schiff ohne Flagge fahren lassen wird, sondern bestimmt nur die Voraussetzungen für ihre rechtmäßige Führung und gleichzeitig ein Verbot zum Gebrauch der Landesflagge als Nationalflagge (RG. Bd. 7 S. 16; Gareis-Fuchsberger S. 887). Die Tatsache der Flaggenführung würde nur dann genügt haben, wenn zur Führung ein rechtlicher Zwang vorläge.

der Erfüllung gewisser formeller Vorschriften, damit das Flaggenrecht auch für staats- und völkerrechtliche Zwecke durch Urkunden nachgewiesen werden kann, und zwar

1. der Eintragung in das Schiffsregister (§§ 4 ff.);
2. der Ausfertigung des Schiffszertifikats (§§ 10 ff.) event. des Flaggenzeugnisses (§ 12).

Diese beiden Voraussetzungen stehen miteinander in Wechselwirkung, denn die Registereintragung bildet die Grundlage für das Hauptschiffspapier, das Zertifikat. Das Schiffsregister ist dem englischen Rechte[1]) entlehnt, und wenn auch ein öffentlich-rechtliches Institut, so doch für das private Seerecht von erheblicher Bedeutung (Prot. S. 1665). Freilich besteht keine Verpflichtung des Schiffseigentümers zur Registrierung seines Schiffes, aber es liegt hierzu doch insofern ein indirekter Zwang vor, als das Flaggenrecht vor Erteilung des Schiffszertifikats nicht ausgeübt werden darf (§ 11 Abs. 2). Eine Ausnahme bilden Schiffe von nicht mehr als 50 cbm Bruttoraumgehalt,[2]) welche vorausgesetzt, daß bei ihnen die materiellen Erfordernisse des Flaggenrechts vorliegen, dieses ohne weiteres ausüben dürfen (§ 16). Diese Bestimmung besagt jedoch nicht, daß solche Schiffe von der Registrierung ausgeschlossen sind, die Ausübung des Flaggenrechts ist nur erleichtert. Wählen sie die Eintragung, so sind sie auch allen für sie sich hieraus ergebenden Verpflichtungen unterworfen. Die Registrierung hat keine konstitutive Bedeutung für die Erwerbung des Eigentums, sondern schafft nur eine Präsumtion für dessen Bestehen.

Die Schiffsregister werden bei den Amtsgerichten bezw. bei den vor Erlaß des Flaggengesetzes landesrechtlich[3]) mit den Funk-

---

[1]) Merch. Sh. Act. s. 1 ff., 14 ff.

[2]) D. h. das Ergebnis der Vermessung aller Räume eines Schiffes nach Maßgabe der SchiffsvermO. v. 20. 6. 1888 mit Abänderungen laut Bek. v. 1. 3. 1895 (RGBl. S. 153) und v. 12. 4. 1908 (RGBl. S. 149), wobei 1 cbm = 0,353 brit. Registertons gerechnet wird (§ 27 VermO.); vgl. Merch. Sh. Act s. 113. (18 Registertons = 50 cbm).

[3]) So noch in Hamburg die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe gemäß Senatsverordn. v. 3. 3. 1873 und in Mecklenburg-Schwerin die Magistrate von Rostock u. Wismar (Verordn. z. Ausf. d. Ges. über das FlaggenG. von 1899 § 61).

tionen der Registerbehörden betrauten Behörden (§§ 4, 27 FlaggenG.; § 19 FlaggenG. v. 25. 10. 1867) geführt; sie sind öffentlich (§ 5) und geben einen Ausweis (§ 7) über Namen,[1]) Gattung, Unterscheidungssignal,[2]) Vermessungsergebnis,[3]) Zeit und Ort der Erbauung, Heimatshafen, Nationalität, Eigentumsverhältnis, Erwerbstitel,[4]) Eintragungstag und Ordnungsnummer des betreffenden Schiffes.[4]) Das Schiff kann nur in dem Register des Heimatshafens eingetragen werden, d. h. desjenigen Hafens, von dem aus die Seefahrt mit dem Schiff betrieben werden soll.[5]) Entscheidend für die Feststellung des Heimatshafens ist nicht der Ort, von wo das Schiff seine Reise antritt, sondern der Sitz der Betriebsleitung, welcher sich nicht mit dem Wohnsitz des Reeders zu decken braucht. Der Reeder hat jedoch die freie Wahl des Registerhafens, wenn die Seefahrt vom Ausland, den Schutzgebieten oder den Konsulargerichtsbezirken aus betrieben werden soll oder es an einem bestimmten Heimatshafen fehlt, weil sich beispielsweise der Sitz des Schiffahrtsbetriebes nicht an einem Hafenplatz befindet (§ 6 FlaggenG.).

Über die Eintragung wird in der Gestalt eines Auszuges ihres wesentlichen Inhalts (§ 7), nicht etwa einer Abschrift des Registerfoliums, eine Urkunde[6]) im Sinne des § 418 ZPO. ausgestellt, in

---

[1]) Über Anbringung des Namens am Schiff vgl. § 17 FlaggenG. und die Bek. v. 10. 11. 1899 § 6 Abs. 1 gemäß § 25 Nr. 4 FlaggenG.; über Änderungen des Namens § 13 Abs. 1 Satz 3 FlaggenG.; § 491 Abs. 1 HGB.; § 6 Abs. 2 Bek. v. 10. 11. 1899.

[2]) Auf Bemühen der englischen Regierung ist zur internationalen Verständigung durch Signale ein Signalbuch geschaffen, welches die deutsche Regierung übernommen hat. Hiernach stehen die Signalgruppen HBCD bis WVTS zur Bezeichnung der Schiffe der Handelsmarine zur Verfügung, wobei durch Permutation der Buchstaben die verschiedenen Unterscheidungssignale entstehen; vgl. König S. 487.

[3]) Auch die ausländische Vermessung ist eintragungsfähig, um die Registrierung im Ausland erbauter Schiffe zu ermöglichen (§ 8 Abs. 2 FlaggenG.), und die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe durch Staatsverträge mit fremden Staaten gesichert.

[4]) Wichtig für den Erwerb dinglicher Rechte am Schiff (§ 125 BBG.).

[5]) Art. 435 a. HGB.; anders § 480 HGB.; vgl. Cosack S. 164; Boyens Bd. 2 S. 13 ff.

[6]) Über die Einrichtung des Zertifikats enthält gemäß § 25 Nr. 3 die Bek. v. 10. 11. 1899 § 3 nähere Bestimmungen.

der gleichzeitig ausgesprochen wird, daß das Schiff die zur rechtmäßigen Führung der Reichsflagge erforderlichen Nachweisungen (§§ 7 u. 8) beigebracht habe und zur Flaggenführung befugt sei[1]) — das Schiffszertifikat.

Für solche Schiffe, welche im Ausland in deutsches Eigentum übergehen, kann der Konsul des Bezirks, in welchem sich das Schiff zur Zeit des Eigentumsüberganges befindet, provisorisch eine Bescheinigung, ein sog. Flaggenzeugnis (§ 13 FlaggenG.; § 5 Bek. v. 10. 11. 1899), über die Berechtigung der Flaggenführung ausstellen. Dieses gilt aber nur für die Dauer eines Jahres seit dem Ausstellungstage, event. für die Dauer einer durch höhere Gewalt verlängerten Reise, denn die Konsulate haben an sich nicht die Eigenschaft von Registerbehörden mit Ausnahme derjenigen, bei welchem gemäß der Verordnung v. 1. 3. 1900 auf Grund des § 26a FlaggenG. Schiffsregister geführt werden.[2]) Die Ausfertigung des Flaggenzeugnisses ist aber, da es die Registrierung temporär ersetzt, an den Nachweis der Erfordernisse ausschließlich nationalen Eigentums und der für eine Registereintragung gemäß § 7 FlaggenG. erforderlichen Tatsachen gebunden.[3])

Vor Erteilung des Zertifikats oder Flaggenzeugnisses darf das Flaggenrecht von Schiffen von mehr als 50 cbm Raumgehalt[4]) nicht ausgeübt werden. Hierbei bedeutet Erteilung nicht die Ausfertigung allein, sondern Aushändigung, denn erst in diesem Augenblick kann das Schiffszertifikat seinen Zweck als Legitimationsmittel erfüllen und die Berechtigung des ausgeübten Flaggenrechtes dartun.

---

[1]) Da durch das Zertifikat das Recht zur Flaggenführung nachgewiesen wird (§ 11 Abs. 1 FlaggenG.), bedarf es nicht mehr des Seepasses, welcher früher den Schiffer legitimierte, mit einem bestimmten Schiff unter nationaler Flagge zu fahren (§ 9 Abs. 2 d. Ges. v. 25. 10. 1867); vgl. auch Wagner S. 155.

[2]) Nach der Ausf.-Bek. des Reichskanzlers v. 13. 4. 1900 (ZBl. S. 270) sind es die Konsulaämter in Galatz, Kanton, Schanghai, Hankau und Tientsin.

[3]) Ausführlicher bei König S. 505 ff.; vgl. Zorn S. 88.

[4]) Liegen bei Schiffen bis zu 50 cbm materiell die Voraussetzungen für die Erteilung eines Flaggenzeugnisses vor, so kann im Ausland dem Eigentümer auf Wunsch eine konsularische Bescheinigung über die Rechtmäßigkeit der Flaggenführung erteilt werden. Vgl. König S. 510.

§ 7.

Der Kreis der Schiffe, für die eine der Seemannsordnung unterstehende Anheuerung stattfindet, ist also dahin begrenzt, daß er alle des Flaggenrechts teilhaftige Seeerwerbsschiffe und die im § 26 FlaggenG. genannten Fahrzeuge, sobald letztere von dem ihnen etwa zustehenden Flaggenrecht Gebrauch machen, sowie die auf Grund von § 26a FlaggenG. gemäß § 1 Abs. 3 SeemO. event. gleichgestellten Binnenschiffe umfaßt. Der Eigentümer solcher Schiffe ist aber nach der Definition des § 484 HGB. nur dann als Reeder zu bezeichnen, wenn es sich um Seeerwerbsschiffe handelt, so daß als Vertragspartei beim Heuervertrag sowohl ein Reeder im juristisch-technischen Sinne als auch der Eigentümer eines Nichtseeerwerbsschiffes vorkommen kann. Auch diejenigen Personen, welche noch nicht als Reeder nach der Terminologie des Handelsgesetzbuches zu bezeichnen sind, können als Dienstherr des Heuervertrags in Betracht kommen.

Dies ergibt sich aus der verschiedenen Art der Beziehung der Schiffe zum Seehandel, wie sie für die Reedereigenschaft maßgebend ist gegenüber derjenigen, welche die Berechtigung der Flaggenführung erfordert. Während Reeder nur der ist, dem sein Schiff zum Erwerbe der Seefahrt *dient*, d. h. der es tatsächlich dazu verwendet, spricht das Flaggengesetz von Schiffen, die hierzu *bestimmt* sind. Diese Abweichung ist durchaus erklärlich. Ein Schiffseigentümer wird stets, bevor er das Schiff seiner von ihm gegebenen Bestimmung entsprechend zum Seeerwerb verwendet, die Befugnis zur Flaggenführung zu erlangen suchen, also zu einer Zeit, wo das Schiff noch nicht zur Seefahrt dient. Die Registrierung geht eben der Verwendung des Schiffes voraus, im umgekehrten Falle ist, theoretisch betrachtet, aus seiner vorzugsweisen Verwendung zum Seeerwerb seine Bestimmung, als Seeerwerbsschiff zu dienen, zu entnehmen, die dann der Reeder durch die Eintragung ins Schiffsregister bestätigt. Das Flaggengesetz mußte also seiner Anwendbarkeit die Bestimmung des Schiffes zum Seeerwerb zugrunde legen. Sobald der Schiffseigentümer die dem Schiffe beigelegte Bestimmung realisiert, erkennbar werden läßt, wird er zum Reeder im Sinne des Handelsgesetzbuchs, wenn

auch letzteres schon Rechtsverhältnisse regelt, die ein zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmtes Schiff betreffen (§§ 474 ff. HGB.). Gerade die Annahme der Schiffsmannschaft wird aber in den meisten Fällen den Beginn der Verwendung erkennen lassen und den Schiffseigentümer zum Reeder im Sinne des Handelsgesetzbuchs machen. Letzteres trifft natürlich dann nicht zu, wenn sich das Schiff noch im Bau befindet. Alsdann kann der Eigentümer wohl Heuerverträge im Sinne der Seemannsordnung abschließen, falls er dem Schiff die Verwendung als Kauffahrteischiff oder einem solchen gleichgestelltes zukommen lassen will und das Schiff das Flaggenrecht erlangt hat. Von einem Reeder nach § 484 HGB. kann nicht gesprochen werden, vorausgesetzt natürlich, daß es sich um das erste für den Reedereibetrieb gebaute Schiff handelt.[1])

Besonderer Erwähnung bedarf noch zum Schluß der Fall, daß das Schiff, wie es in der Praxis sehr häufig vorkommt, gar nicht von dem Eigentümer, sondern von einem Dritten verwandt wird. Zu seiner Beurteilung ist davon auszugehen, daß für die Geltung der Seemannsordnung entscheidet, ob das Schiff ein Kauffahrteischiff oder einem solchen gleichgeachtet ist und das Flaggenrecht ausüben darf, d. h. ein Tatbestand erfüllt ist, der an dem Schiff selbst haftet. Wer das Schiff zur Seefahrt verwendet, ist gleichgültig. Auch für die Rechtsstellung als Reeder ist diese Frage in ihrer Bedeutung mit Rücksicht auf das Verkehrsleben vom Handelsgesetzbuch abgeschwächt worden, denn nach § 510 Abs. 1 HGB. gilt der sog. Ausrüster (englisch: owner pro tempore), d. i. wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet[2]) und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, Dritten gegenüber als der Reeder.[3]) Zur Anwendung der Seemanns-

[1]) Wie weit der Abschluß eines Heuervertrages für ein noch im Bau begriffenes, der Verwirklichung seiner Bestimmung harrendes Schiff rechtliche Folgen hat, wird im einzelnen nach den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts zu beurteilen sein.

[2]) D. h. in eigenem Namen; vgl. Pappenheim S. 83.

[3]) Besteht zwischen dem Verwender und dem Schiffer gar kein vertraglicher Nexus, weder ein ursprünglicher noch ein solcher, welcher durch Eintritt des Ver-

ordnung ist jedoch, mag der Fall des § 510 HGB. vorliegen oder nicht, stets erforderlich, daß das Schiff in ausschließlichem deutschen Eigentum steht. Mit dieser Einschränkung ist es daher auch bedeutungslos, ob der Verwender des Schiffes ein In- oder Ausländer ist, und möglich, daß wer das Schiff als Nießbraucher, Mieter in auftragloser Geschäftsführung oder sonst als unmittelbarer, ja selbst als rechtswidriger (vgl. § 510 Abs. 2 HGB.) Besitzer als Kauffahrteischiff oder diesem gleichgeachtetes verwendet, Heuerverträge im Sinne der Seemannsordnung abschließt. Daß sich in solchen Fällen die Stellung des Eigentümers zum Verwender als Ausrüsterverhältnis darstellt, ist nicht erforderlich, denn die Seemannsordnung fragt nur nach dem Flaggenrecht, nicht nach der Person des Verwenders.

Als der Dienstherr beim Heuervertrage kommt mithin nicht nur der Reeder des § 484 HGB. und der Ausrüster des § 510 HGB. in Betracht, sondern auch der Schiffseigentümer, der nicht oder noch nicht Reeder ist, und wer sonst das Schiff als Kauffahrteischiff oder diesem nach Maßgabe des Flaggengesetzes gleichgestelltes verwendet, ohne Ausrüster im Sinne des § 510 zu sein.[1])

---

wenders in das Dienstverhältnis des Schiffers zum Eigentümer an die Stelle des letzteren begründet ist, so liegt der Fall des § 510 nicht vor (vgl. Prot. S. 1656). Besonders bei dem sehr häufigen Falle der time-charter ist die Stellung des Schiffers und der Schiffsmannschaft zum Verwender sorgfältig zu prüfen. Ist der Charterer nicht deren Dienstherr, so wird er auch nicht zum Ausrüster. Meist wird die Tatsache, daß der Verwender den Schiffer beliebig entlassen kann und die Heuer zahlt, für das Vorliegen eines Ausrüsterverhältnisses sprechen, während die Konnossementsklausel, daß der Schiffer, wenn auch vom Eigentümer angestellt, under the order and direction of the charterer as regards employment, agency or other arrangements stehen soll, an sich als einfache Vereinbarung zwischen Charterer und Eigentümer für das Rechtsverhältnis zwischen Schiffer und Charterer bedeutungslos ist, sofern ihr nicht der Schiffer zustimmt. Vgl. über diese Frage HGZ. 1896 Nr. 37, 1906 Nr. 11, 1904 Nr. 66; eingehend RG. Bd. 25 Nr. 25; neueste Entsch. in der DJZ. 1908 S. 1034; s. auch Schaps S. 137; Sieveking S. 14; Mittelstein, Miete S. 33, 34; Boyens S. 300.

[1]) In Anbetracht der Seltenheit, daß der Schiffseigentümer nicht gleichzeitig Reeder ist oder als solcher gilt, wird in der Abhandlung der Dienstherr beim Heuervertrag kurz als Reeder bezeichnet werden.

§ 8.

Dienstherr kann jedoch nicht nur eine einzelne physische Person sein, sondern es kommt auch, und zwar ist dies der Regelfall, eine Mehrheit von Personen oder eine juristische Person als Vertragspartei in Frage, wobei mehrere Arten von Personengemeinschaften möglich sind. Die Rechtsnatur dieser Gemeinschaften ist insofern von Bedeutung als hiervon abhängt, ob und inwieweit die Gemeinschaft als solche oder durch ein berufenes Organ und mit welcher Vertretungsmacht letzteres Heuerverträge abschließt.

Von den Arten der Personengemeinschaften steht im Vordergrunde die dem Seerecht eigentümliche Gemeinschaftsform der Reederei (§ 489 HGB.), wobei das Schiff in Miteigentum[1]) mehrerer Personen steht und von diesen für gemeinschaftliche Rechnung auf Grund eines Vertrages verwendet wird. Wird das Schiff dagegen von einer Mehrheit von Personen benutzt, denen nur zusammen ein dingliches Recht (mehrere Nießbraucher oder Pfandgläubiger) oder ein obligatorisches Recht (mehrere Mieter oder Entleiher) an dem Schiff zusteht, oder die als Miterben, Kollegatare oder auf Grund eines ehelichen Güterrechts eine Gemeinschaft bilden, so stellt diese Mehrheit nach außen hin keine Reederei dar, wenn ihr nicht eine die Gemeinschaft bestätigende Vereinbarung zugrunde liegt. Das gleiche gilt für den Fall, daß mehrere Ausrüster ein Schiff verwenden.[2])

Wie aus der begrifflichen[3]) Voraussetzung der Reederei als eines Miteigentumsverhältnisses mit vertraglich, zahlenmäßig festgelegten Anteilen (Schiffsparten)[4]) folgt und wie im Abs. 2 § 489

---

[1]) vgl. RG. Bd. 11 S. 149. Auch in den Prot. S. 1653 heißt es, daß „das Miteigentumsverhältnis über das Sozietätsverhältnis prävaliere"; vgl. Prot. S. 1555; Wagner S. 190.

[2]) Prot. S. 1662ff., 3741; Wagner S. 148; Schaps Anm. 9 zu § 510; Boyens Bd. 1 S. 301, 242.

[3]) Über die rechtliche Natur der Reederei, die jetzt allgemein als societas sui generis bezeichnet wird, vgl. Boyens Bd. 1 S. 171, Bd. 2 S. 239; Wagner S. 190; Goldschmidt in Zeitschr. f. HR Bd. 23 S. 352; Cosack S. 592ff.; Schaps S. 99, 100; anders Dernburg Bd. II, 2 S. 671.

[4]) In England besteht die Limitierung der Parten (shares), es dürfen nur 64 Mitreeder (partowner) registriert werden, jedoch vermag der einzelne mehrere Personen zu vertreten; vgl. Merch. Sh. Act s. 5.

HGB. gesetzlich besonders hervorgehoben ist, liegt ebenfalls keine Reederei vor, wenn das Schiff zum Gesellschaftsvermögen einer Handelsgesellschaft gehört. Gerade in diesen Fällen wird wirtschaftlich ein solcher Betrieb als Reederei aufgefaßt (vgl. § 120 SeemO.) und spricht man deshalb beim Vorliegen einer Vergesellschaftung fast stets von einer Reederei; selbst der Gesetzgeber ist in dieser Beziehung stellenweise ungenau, so in §§ 27 Abs. 1, 12 Abs. 2 SeemO. Wüstendörfer a. a. O. schlägt, um den Sprachgebrauch mit der seerechtlichen Terminologie zu versöhnen, für die Fälle des § 489 HGB. den Ausdruck „Partnerreederei" vor. De lege ferenda ein glücklicher Gedanke. Freilich können Personen, welche eine Handelsgesellschaft bilden, eine Reederei darstellen, aber nur sobald die Schiffsparten Teile ihres Privatvermögens sind, andernfalls ist die Gesellschaft als solche Reeder, mag sie sich als offene Handelsgesellschaft (§ 124 HGB.) oder Kommanditgesellschaft (§ 161 HGB.) darstellen oder sonst als Gesellschaft des öffentlichen, Handels- oder Privatrechts, welcher juristische Persönlichkeit zukommt.[1])

Bei den diesen Gesellschaftsformen gehörigen Schiffen ist die Frage des ausschließlich nationalen Eigentums durch Abs. 2 § 2 FlaggenG. besonders geregelt worden. Gehört nämlich das Schiff einer offenen Handelsgesellschaft oder Kommanditgesellschaft, so ist die Voraussetzung für das Flaggenrecht erfüllt, wenn alle Gesellschafter bezw. bei der Kommanditgesellschaft die persönlich haftenden Gesellschafter als die Träger der Gesellschaft die Reichsangehörigkeit besitzen. Hierbei ist gleichgültig, ob die Gesellschaften ihren Sitz im Inlande oder Auslande haben. Liegt dagegen eine andere Handelsgesellschaft, eine Genossenschaft oder eine juristische Person vor, dann genügt es, daß sich der Sitz der Gesellschaft im Inlande befindet, ausgenommen bei der Kommanditgesellschaft auf Aktien, bei der gleichzeitig sämtliche persönlich haftenden Ge-

[1]) So die Aktiengesellschaft (§ 210 HGB.), Kommanditgesellschaft auf Aktien (§ 320 HGB.), Gesellschaft m. b. H. (§ 13 GmbHG.), eingetr. Genossenschaft (§ 17 GenG.), rechtsfähiger Verein (§§ 21 ff. BGB.), Kolonialgesellschaft (Ges. v. 15. 3. 1888 in der Fassung v. 1900 § 11), Fiskus, Körperschaften, Stiftungen und Anstalten. Bei der stillen Gesellschaft (§ 235 Abs. 2 HGB.) ist natürlich nur der Inhaber Reeder.

sellschafter das Reichsindigenat besitzen müssen. Das Flaggengesetz in seiner früheren Fassung v. 25. 10. 1867 sprach als Sitz der Gesellschaft nur vom Reichsgebiet, während jetzt der weitere Begriff Inland an seine Stelle getreten ist, um auch die in den Schutzgebieten domizilierten juristischen Personen usw. einzubegreifen.

Während es also bei der letzten Gruppe von Handelsgesellschaften ohne Belang ist, ob die einzelnen Mitglieder Inländer oder Ausländer sind, abgesehen von dem Fall der Kommanditgesellschaften auf Aktien, so daß sogar eine ausschließlich von ausländischem Gelde getragene Gesellschaft für ihre Schiffe das deutsche Flaggenrecht erwerben kann, gilt beim Vorliegen einer Reederei mit geringen Abweichungen das gleiche wie für den Fall, daß das Schiff im Eigentum eines einzelnen steht. Grundsätzlich herrscht auch bei der Reederei das Prinzip, daß das Schiff ausschließlich im Eigentum von Reichsangehörigen stehen muß. Der Verlust der Reichsangehörigkeit auf seiten eines Mitreeders und der Übergang einer Schiffspart auf einen Ausländer zieht, sofern mehr als ein Drittel der Schiffsparten davon betroffen werden, die Beseitigung des Flaggenrechts ohne weiteres nach sich. In anderem Falle behält das Schiff gemäß § 3 FlaggenG. das Flaggenrecht noch bis zum Ablauf eines Jahres seit dem Ereignis,[1]) ausgenommen wenn letzteres in der Veräußerung der Schiffspart besteht, welche gültig auf einen Ausländer mit Zustimmung aller Mitreeder erfolgen kann (§ 503 HGB.).

---

[1]) Um die Reederei der deutschen Flagge zu erhalten, kann sechs Monate nach dem Ereignis das Registergericht auf Antrag der Majorität der nicht betroffenen Schiffsparten die übrigen Mitreeder zur öffentlichen Versteigerung der fraglichen Schiffspart ermächtigen, in der der Zuschlag nur einem Inländer erteilt werden darf (Abs. 2 § 3 FlaggenG.). Nach englischem Recht tritt der Verlust des Flaggenrechts überhaupt nicht ein. Der Ausländer, dem eine Part zugefallen ist, kann binnen vier Wochen den gerichtlichen Verkauf der betreffenden Part einleiten, welche nach fruchtlosem Ablauf der Frist der britischen Krone verfällt; vgl. Merch. Sh. Act s. 28 ff.

II. Der Dienstverpflichtete beim Heuervertrage.

1. Abgrenzung des Personenkreises.

§ 9.

Als Vertragspartei stehen dem Reeder neben dem Kapitän (Schiffer) die Schiffsoffiziere und Schiffsmannschaft gegenüber. Die neue Seemannsordnung kennt diese drei gesonderten Kategorien, während die alte Seemannsordnung ebenso wie das Handelsgesetzbuch (§ 481 HGB.; Art. 445 a. HGB.) vor der Novelle v. 2. 6. 1902 nur von dem Schiffer und der Schiffsmannschaft sprach. Die alte Seemannsordnung hatte die Schiffsoffiziere mit zur Schiffsmannschaft gezählt, ohne sie besonders namentlich anzuführen. Dem berechtigten Drängen der Schiffahrtkreise, den Schiffsoffizier mit Rücksicht auf seine dienstliche und soziale Stellung aus der Schiffsmannschaft herauszuheben, trug die neue Seemannsordnung Rechnung, und auch § 481 HGB. erhielt durch eine Novelle v. 2. 6. 1902 bei der Definition des Begriffes Schiffsbesatzes die ausdrückliche Einfügung des Wortes „Schiffsoffizier". Eine sachliche Änderung hat hierdurch nicht herbeigeführt werden sollen. Ebenso soll die Ersetzung der Bezeichnung „Schiffer", wie sie das Handelsgesetzbuch noch aufweist, durch den seemännischen und volkstümlichen Ausdruck „Kapitän" eine Modifizierung des alten Begriffes nicht bedeuten.

Während nun das Vertragsverhältnis zwischen dem Reeder und dem Kapitän und den übrigen Personen der Schiffsbesatzung mit Ausnahme der Schiffsmannschaft und der Schiffsoffiziere den Vorschriften der §§ 511 ff. HGB. bezw. der Gewerbeordnung[1]) und des Bürgerlichen Gesetzbuches unterliegen, gilt die Seemannsordnung nur für die vertraglichen Beziehungen des Reeders zur Schiffsmannschaft und den Schiffsoffizieren und umgekehrt.

Die Abgrenzung des Begriffes Schiffsmannschaft von dem der Schiffsbesatzung im Sinne des Handelsgesetzbuchs und der

[1]) Die GewO. schließt ihre Anwendung nur für die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen aus, nicht für die der Schiffsbesatzung (§ 6 GewO.).

Seemannsordnung ist eine sehr bestrittene Frage; auch die Rechtsprechung hat sich mit ihr, besonders mit Rücksicht auf den Umfang der Haftpflicht des Reeders aus § 486 Nr. 3 HGB. befaßt.

Während nun das Handelsgesetzbuch im § 481 ausdrücklich nur den Begriff Schiffsbesatzung definiert, und zwar dahin, daß zu ihr zu rechnen seien: der Schiffer, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen, bringt die Seemannsordnung eine Begriffsbestimmung dreier Kategorien, und zwar des Kapitäns im Abs. 1 § 2, des Schiffsoffiziers im Abs. 2 § 2 und des Schiffsmannes im Abs. 3 § 2, nicht aber der Schiffsbesatzung selbst, ein Wort, welches sich in der Seemannsordnung nur im § 74 Abs. 1 Nr. 1 vorfindet Dies hat seinen Grund darin, daß, wie die Begründung zur Seemannsordnung von 1902 (S. 3891) hervorhebt, die Schiffsbesatzung Personen umfaßt, die nach der Absicht des Gesetzgebers der Seemannsordnung nicht unterliegen sollen, und auch die weite Ausdehnung, welche die Rechtsprechung diesem Begriff mit Rücksicht auf die Haftungsvorschrift des § 485 beigelegt hat, für die Seemannsordnung nicht angängig ist.

Die Begriffe Schiffsmannschaft und Schiffsbesatzung verhalten sich zueinander wie der engere zu dem weiteren Begriff. Schiffsmannschaft im Sinne der Seemannsordnung umfaßt jedoch einen größeren Kreis als denjenigen im Sinne des Handelsgesetzbuches. Zur Schiffsmannschaft des letzteren gehören nur die zu technisch-nautischen Funktionen angestellten Personen, während das Aufwarteperſonal, wie der Koch, Steward usw.,[1]) unter die Kategorie der übrigen auf dem Schiff Angestellten fällt. Die Schiffsmannschaft im Sinne der Seemannsordnung enthält einen großen Teil der nicht unter die Schiffsmannschaft des Handelsgesetzbuches fallenden Personen, so daß hierdurch ein Ausgleich für den Fortfall der Schiffsbesatzung bezüglich der Geltung der Seemannsordnung geschaffen ist.

---

[1]) Ärzte, Proviant- und Zahlmeister gehören begrifflich auch zum Aufwarteperſonal, sind aber durch Einfügung der Schiffsoffiziere als neue Kategorie herausgehoben, da sie diesen gemäß Abs. 2 § 2 gleichgestellt sind; vgl. Brandis Bd. 1 S. 61.

2. Arten.

§ 10.

Als Dienstverpflichtete beim Heuervertrag der Seemannsordnung kommen mithin nur der Schiffsmann und der Schiffsoffizier in Frage (§§ 27, 3 SeemO.).

Schiffsmann im Sinne der Seemannsordnung (Abs. 3 § 2) ist jede sonstige — scil. abgesehen vom Schiffer und den Schiffsoffizieren — zum Dienst auf dem Schiff während der Fahrt für Rechnung des Reeders angestellte Person, wobei es auf das Geschlecht des Betreffenden nicht ankommt, so daß auch weibliche Angestellte,[1]) wie die Stewardessen und das in der Schiffsküche beschäftigte weibliche Personal, zur Schiffsmannschaft zählen.

Die Verpflichtungsübernahme von Dienstleistungen *auf dem Schiff während der Fahrt*, sei es zu eigentlichen Schiffahrtsdiensten, wie die Schiffsmannschaft im Sinne des Handelsgesetzbuchs, oder zu sonstigen Zwecken, wie das Aufwarteperſonal, bringt das Vertragsverhältnis des Betreffenden unter die Geltung der Seemannsordnung. Es liegt nahe, aus der Einfügung der Worte „für Rechnung des Reeders" bei der Begriffsbestimmung der Schiffsmannschaft im § 2 SeemO. besondere Folgerungen bezüglich des Reeders im Gegensatz zum Handelsgesetzbuch zu ziehen; hierzu ist aber kein Raum, denn das Handelsgesetzbuch spricht nicht nur von Forderungen der Schiffsmannschaft, sondern auch der Schiffsbesatzung, für welche der *Reeder* nach § 487 HGB. zu haften hat. „Anstellen" soll eben keine tatsächliche Beziehung ausdrücken, sondern setzt stets ein vertragliches Verhältnis mit dem Reeder voraus.

Dieses vertragliche Verhältnis kann nun die einfache Leistung von Diensten auf dem Schiff bezwecken oder aber die Leistung solcher Dienste während der Fahrt. Der erste Fall begründet die Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung, die zweite die besondere Zuteilung zur Schiffsmannschaft. Während die Rechtsprechung in

---

[1]) Zu beachten ist jedoch das Kündigungsrecht des Ehemannes auf ausdrückliche Ermächtigung des Vormundschaftsgerichts, sobald die Tätigkeit der Frau die ehelichen Interessen beeinträchtigt, nach Maßgabe des § 1358 BGB.

der Interpretation des Begriffes Schiffsbesatzung in dem Bestreben, die Gefahren der Seefahrt auf die Haftung mit Schiff und Fracht zu beschränken, sehr weit gegangen ist, ist für den Begriff des Schiffsmannes im Sinne der Seemannsordnung das entscheidende Merkmal, ob die Dienste, zu denen sich ein Seemann verdingt, unter der unmittelbaren Leitung des Schiffers *während der Fahrt* geleistet werden sollen. Eine vereinzelte, durch besondere Umstände gebotene Vornahme von Diensten, die während der Fahrt geleistet werden *sollten*, zu einer Zeit, wo sich das Schiff im Hafen befindet, kann an der Charakterisierung der die Arbeit verrichtenden Personen nichts ändern. Auch ist es sehr wohl möglich, daß der Schiffsmann zwar zu Schiffsdiensten während der Fahrt angenommen worden ist und schon vor Abfahrt des Schiffes auf diesem tätig war, jedoch wegen Unfähigkeit entlassen wird, bevor das Schiff den Hafen verläßt; umgekehrt kann die Dienstleistung auf dem Schiff für längere Zeit, als die vielleicht sehr kurze Reise des Schiffes selbst in Anspruch nehmen wird, vorgesehen sein oder tatsächlich stattfinden, so daß der Schiffsmann sogar größtenteils nicht während der Fahrt tätig wird. *Pappenheim*[1]) hat in gewisser Beziehung recht, wenn er die Anstellung als Aufnahme in die Schiffshierarchie definiert. Diese Deutung resultiert aber nicht aus dem Begriff des Wortes „anstellen", sondern ergibt sich aus der besonderen Art des mit einem Seemann abgeschlossenen Vertrages, nämlich auf Leistung der Dienste *während der Fahrt*. Mit der Loslösung des Schiffes von der heimatlichen Gebietshoheit und der Verbindung mit dem Festlande tritt die der Kapitänsstellung eigentümliche Befehlsgewalt ein, die seinen ihm durch den vertraglichen Nexus mit dem Reeder als dessen Vertreter gegebenen Rechten und Pflichten gegenüber dem Dienstverpflichteten einen besonderen Inhalt, das Gepräge eines militärischen Vorgesetztenverhältnisses verleiht und den Schiffsmann nicht nur zum Dienstverpflichteten, sondern auch zum Dienstuntergebenen macht. Im übrigen läßt sich aus dem Gebrauch des

[1]) *Pappenheim* in Rassow u. Küntzels Beitr. Bd. 43 S. 342 ff. Er wendet sich dort gegen die Entsch. d. RG. Bd. 20 S. 86; vgl. die Kritik der *Pappenheim*schen Ansicht durch *Boyens* in Goldschmidt Bd. 50 S. 56 ff., 68.

Wortes „anstellen" nicht auf die von Pappenheim vertretene Interpretation schließen.

Noch viel weniger ist dadurch aber die nur vorübergehende Beschäftigung ausgeschlossen, sofern sie nur auf vertraglicher Basis mit dem Reeder beruht und die Leistung von Diensten während der Fahrt einschließt. Das Reichsgericht hat freilich in einer Entscheidung in Strafsachen (Bd. 25 Nr. 147) ausgesprochen, daß das begriffliche Requisit der Anstellung „die dauernde und organische Verknüpfung mit dem Schiffsdienst sei, aber das Strafgesetzbuch kennt, wie Haerle S. 12 treffend anführt, sowohl eine Anstellung auf Zeit als auch nur eine vorläufige (§ 359 StGB.). Auch § 527 HGB. spricht von der Anstellung des Schiffers, ohne daß es ausgeschlossen wäre, einen Schiffer nur vorübergehend als einen solchen anzunehmen. Die Motive lassen freilich erkennen, daß der Gesetzgeber tatsächlich eine dauernde Anstellung im Auge gehabt hat, denn sie wollen zur Schiffsmannschaft nicht diejenigen zählen, welche, wie die Privatlosen, nur zu einem vorübergehenden Zwecke dem Schiffe ihre Dienste widmen, oder welche, wie die von größeren Reedereien für Instandhaltungsarbeiten während des Aufenthaltes im Heimatshafen dauernd angenommenen Leute oder wie die das Löschen und Laden besorgenden Schauerleute, zwar Arbeiten verrichten, welche während der Reise von den Schiffsleuten geleistet zu werden pflegen, die aber das Schiff nicht dauernd begleiten. Dieser Ansicht ist nicht im vollen Umfange beizupflichten, denn ob die an Bord vorübergehend beschäftigten Personen zur Schiffsmannschaft gehören, ist Tatfrage und wird von der Feststellung abhängen, ob erstens überhaupt ein vertragliches Verhältnis zwischen dem Reeder und dem Dienstverpflichteten vorliegt, und zweitens, ob dasselbe die Leistung von Diensten auf dem Schiff während der Fahrt, mögen sie sein wie sie wollen (Begr. z. SeemO. v. 1902 S. 3892), zum Gegenstand hat. Das Gesetz enthält nicht den ausdrücklichen Ausschluß einer vorübergehenden Anstellung, und die Rechtsprechung hat sich nunmehr auch der Auffassung zugewandt, daß eine dauernde Anstellung nicht erforderlich sei.[1]) Eine Anstellung wird, wenn ihr ein Vertrag zu-

[1]) Über diese Frage vgl. RG. Bd. 13 Nr. 29, Bd. 20 Nr. 46, Bd. 50 Nr. 9; ferner bei Bolze Bd. 5 Nr. 375, Bd. 6 Nr. 304; HGZ. 1887 Nr. 121; ebenso

grunde liegt, der nur eine vorübergehende Beschäftigung vorsieht, sich mit der Anheuerung auf Zeit gemäß § 28 SeemO. decken, wobei der Zeitraum so eng begrenzt sein kann, wie es der Einzelfall erheischt. Auch ist davon auszugehen, daß während der „Fahrt" nicht gleichbedeutend ist mit während der „Reise", also nicht die ganze tatsächliche Schiffahrtsunternehmung, sondern die Zeit, in welcher sich das Schiff in Bewegung, in Fahrt befindet, betont werden soll im Gegensatz zum Aufenthalt des Schiffes im Hafen, auf der Reede und im Dock.

Die Zurechnung des Lotsen zur Schiffsmannschaft, die sich an sich aus seiner Betätigung während der Fahrt ergeben würde, ist vom Gesetz ausdrücklich ausgeschlossen. Hierin ist ein weiterer Beleg für die Ansicht zu erblicken, daß der Gesetzgeber trotz der widersprechenden Ausführungen in den Motiven das Kriterium für die Zugehörigkeit der Schiffsmannschaft in der Dienstverpflichtung während der Fahrt sieht und nicht auf die Dauer der Dienstleistung Gewicht legt, da er den sich aus diesem Grundsatz für den Lotsen ergebenden Folgerungen ausdrücklich vorzubeugen für nötig befunden hat. Die Frage, ob sie zur Schiffsbesatzung gehören, ist damit nicht verneint.[1])

Auch die übrigen von den Motiven erwähnten Fälle lassen sich unter dem selben Gesichtspunkte entscheiden. Personen, welche zur Instandsetzung des Schiffes angenommen sind, verrichten Arbeiten, die zu den Obliegenheiten des Schiffsmannes gehören, und zählen nur dann nicht zur Schiffsmannschaft, wenn sie ausdrücklich nur zur Leistung ihrer Dienste verpflichtet sind für die Zeit, wo das Schiff sich *nicht* in Fahrt befindet. Geschah dagegen ihre Annahme mit der Verpflichtung, bei Abfahrt des Schiffes an Bord zu bleiben, so gehören sie zur Schiffsmannschaft. In der Praxis werden solche Personen bei der Generalanmusterung der Schiffsmannschaft angemustert, wobei dann die Heuer von dem Tage der Anstellung an läuft (vgl. § 44 SeemO.), oder sie werden

---

Boyens Bd. 1 S. 83, 154 ff., Bd. 2 S. 57; derselbe bei Goldschmidt Bd. 50 S. 68; vgl. auch König S. 470; anders Brodmann zu § 481 HGB.

[1]) Zwangslotsen gehören nicht zur Schiffsbesatzung, da ihre Annahme nicht auf Vertrag beruht; vgl. RG. bei Bolze Bd. 5 Nr. 375; HGZ. 1905 Nr. 42. Ausdrücklich ausgesprochen im § 3 Abs. 2 BinnenSchG.; vgl. Begr. z. BinnenSchG. S. 40.

bis zum Tage der Anmusterung abgelohnt und beziehen erst von diesem Zeitpunkt an die Heuer. Letzteres Verfahren ändert an der Charakterisierung der Schiffsleute nichts, sofern nur ihre Anstellung von vornherein die Dienstleistung nicht ausschließlich für die Zeit des Aufliegens des Schiffes zum Gegenstand hatte.

Die Schauerleute und Dockarbeiter können dagegen unter keinen Umständen zur Schiffsmannschaft gerechnet werden, da die ihnen eigentümlichen Dienste niemals während der Fahrt verrichtet werden. Ob diese beiden Kategorien zur Schiffsbesatzung gehören, ist nicht ohne weiteres zu bejahen, sondern wird sich im Einzelfall darnach richten, ob sie ihre Dienste auf Grund eines Dienstvertrages mit dem Reeder oder eines vom Reeder mit einem selbständigen Unternehmer, einem Stauer,[1]) abgeschlossenen Werkvertrages leisten, denn nur im ersteren Falle werden die Personen als vom Rheder angestellt zur Schiffsbesatzung zu rechnen sein.

Will man die Schiffsmannschaft rubrizieren, so ergeben sich folgende drei Gruppen von Personen (vgl. Statistik des Seemannsamtes in Hamburg und §§ 36 u. 50 SeemO.):

1. das Deckspersonal;
2. das Maschinenpersonal;
3. das Aufwarteperſonal.

Zur ersten Gruppe gehört der Vollmatrose (full sailor, mate), Leichtmatrose (Jungmann und Halbmann [half-pay sailor]), Schiffsjunge ([apprentice], befahrener und unbefahrener Junge), der Zimmermann (carpenter), Segelmacher, Bootsmann (boatswain), Bestmann (Steuermann auf kleinen Segelschiffen), Küper und Zahlmeistergehilfe.

Zur zweiten Gruppe gehört der Heizer (fireman), Trimmer (befahrener und unbefahrener) und der Maschinenassistent.

Zur dritten der Koch, Steward, Stewardeß, das Aufwaschpersonal (männlich und weiblich), der Kochmaat, Barbier, Schlachter, Bäcker, Musiker[2]) und andere.

---

[1]) Über die Stellung des Stauers vgl. HGZ. 1887 Nr. 121, 1892 Nr. 95, 1902 Nr. 80, 1907 Nr. 11. Immerhin hat der Kapitän die Pflicht, den Stauer zu kontrollieren; dies beruht jedoch auf einem anderen Rechtsgrunde; vgl. RG. Bd. 10 S. 20.

[2]) vgl. HGZ. 1903 Nr. 93.

§ 11.

Besondere Erörterung verdient noch der Fall, daß die Anheuerung stattgefunden hat beim Vorliegen eines Schleppzuges, welcher entweder dadurch zustande kommt, daß ein Schiff im Einzelfall die Schleppkraft eines anderen Schiffes (Schlepper) in Anspruch nimmt oder seiner Bestimmung nach nur als geschlepptes Schiff (Seeleichter) verwandt wird. Der Schlepper (tug) und sein Anhang (tow) — um der Kürze halber den in der Binnenschiffahrt üblichen Ausdruck für die Gesamtheit der geschleppten Fahrzeuge zu benutzen — treten dann nicht nur tatsächlich, sondern auch in bezug auf die nautische Leitung des Schleppzuges in ein gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis. Hieraus hat die Rechtsprechung in Anlehnung an die englische Judikatur rechtliche Folgerungen gezogen und Dritten gegenüber den Schleppzug als ein Ganzes, als nautische Einheit[1]) aufgefaßt. Dieser Gedanke hat zur Konstruktion der Einheitlichkeit der beiderseitigen Besatzungsmitglieder geführt, aber nur in dem Sinne, daß mit Rücksicht auf die Haftungsvorschrift des § 485 (beachte § 734 HGB.) die Besatzung des Schleppers Dritten gegenüber als Teil des Anhangs betrachtet wird. Der Satz „the tug is the servant of the tow" ist auch für die deutsche Rechtsauffassung zu verwerten, sofern nur die tatsächlichen Verhältnisse so liegen, daß die Leitung (govering power) des Schleppzuges von dem geschleppten Fahrzeug ausgeht, während der Schlepper nur die bewegende Kraft (motive power) gibt.[2]) Dies ist in der Praxis meist dann der Fall, wenn sich ein großes Schiff im Schlepptau eines oder mehrerer Schlepper

---

[1]) vgl. RG. Bd. 20 Nr. 16 S. 86 ff.; OSA. Bd. 7 S. 770; HGZ. 1899 Nr. 83 S. 222, 1900 Nr. 1 S. 3; besonders RG. Bd. 46 Nr. 11 (abgedruckt in HGZ. 1900 Nr. 67), Bd 50 Nr. 9; vgl. auch Boyens Bd. 1 S. 159 ff., Bd. 2 S. 57; derf. in Goldschmidt Bd. 50 S. 56 ff., 73 ff.; Sieveking S. 157 ff.; Mittelstein S. 55 ff.; Pappenheim S. 5; Schaps S. 298.

[2]) Die englische Parömie will nur das Verhältnis des Schleppers zum geschleppten Fahrzeug „as regards the conduct and navigation of the tow ships" kennzeichnen. The tug and those on board her shall obey the orders of those on board the tow; vgl. Marsden S. 169; Pitchards S. 231, 232. Für das deutsche Recht vgl. HGZ. 1887 Nr. 16, 1902 Nr. 39 S. 99, 1904 Nr. 95, 1907 Nr. 16.

befindet. Liegt dagegen die nautische Direktive in Händen des Schlepperführers, wie besonders im Seeleichterverkehr,[1]) wird umgekehrt die Besatzung des Anhangs für die Haftung aus § 485 HGB. als Teil der Schlepperbesatzung zu gelten haben. Bei der zur Erörterung stehenden Frage ist grundsätzlich nicht etwa von einer extensiven Interpretation des Schiffsbesatzungsbegriffes auszugehen, sondern mit analoger Anwendung der für die Schiffsbesatzung geltenden Vorschriften zu operieren. Die Schiffsbesatzung des Schleppzugs gilt nur aus Billigkeitsrücksichten als Einheit. Ob sie in jeder Beziehung eine tatsächliche und rechtliche Einheit bildet, wird stets voraussetzen, daß zwischen der Besatzung des Schleppers und dem Reeder des im Schlepptau befindlichen Schiffes ein Anstellungsverhältnis besteht. Diese Feststellung ist ebenso unerläßlich für die Frage nach der Einheit der Schiffsmannschaft des Schleppzuges, welche auch nur unter jener Voraussetzung im Rahmen der Abhandlung von Bedeutung ist.

In den meisten Fällen werden die Teile des Schleppzuges verschiedenen Reedern gehören, also eine gesonderte Anheuerung erfordern, denn Zufall und vertragliche Beziehung zwischen den

---

[1]) Bei der eigentlichen Seeschleppschiffahrt mit Seeleichtern liegen die Verhältnisse in tatsächlicher Beziehung ebenso wie in der Binnenschiffahrt. Auch dort liegt das Kommando auf dem Schlepper, der Anhang besteht nur aus durch eigene Kraft nur unvollkommen beweglichen Fahrzeugen, die nicht ihre „motive power" an den Schlepper abgeben. Für die Binnenschiffahrt besteht, um die Härten der der Haftungsvorschrift des § 485 HGB. entsprechenden Vorschrift des § 3 BinnenSchG. in der Schleppschiffahrt abzuschwächen, die Beschränkung der Haftung auf das schuldige Fahrzeug des Anhangs (§ 4 Abs. 3 BinnenSchG.); vgl. Mittelstein S. 60; RG. Bd. 65 Nr. 90 (DJZ. 1908 S. 221); RG. in JurW. 1900 S. 415 resp. HGZ. 1900 Nr. 67. Eine Entscheidung bezüglich der eigentlichen Seeschleppschiffahrt ist noch nicht ergangen, folgt man aber den in den bisher ergangenen Entscheidungen liegenden Grundgedanken, daß die Haftung zunächst bei dem Schiff liegt, welches die govering power ausübt, so wird man, abweichend von den Fällen, wo ein Seeschiff von Schleppern geschleppt wird, die Besatzung der Seeleichter Dritten gegenüber zu der des Seeschleppers gehörig betrachten. Wirtschaftliche Bedenken werden freilich mit Rücksicht auf das Fehlen einer der Bestimmung des § 4 Abs. 3 BinnenSchG. entsprechenden Vorschrift für das Seerecht eine andere Beurteilung rechtfertigen. Das Verkehrsleben ist hier der Gesetzgebung wie so oft vorausgeeilt und hat Verhältnisse geschaffen, an die der Gesetzgeber noch nicht hat denken können.

Eigentümern der verschiedenen Fahrzeuge führt sie zu einem Schleppzug zusammen. Eine Anheuerung für den Schleppzug als ein Ganzes kann sich nur dann ereignen, wenn Schlepper und geschleppte Fahrzeuge demselben Eigentümer gehören oder der Schlepper vom Eigentümer des geschleppten Schiffes ohne Bemannung gechartert ist und umgekehrt, oder der Eigentümer des Schleppers bezw. des geschleppten Schiffes Ausrüster im Sinne des § 510 HGB. wird, indem die Besatzung des Schleppers in ein direktes Dienstverhältnis zu dem Eigentümer des geschleppten Fahrzeuges tritt oder umgekehrt; andernfalls entscheiden die Umstände des Einzelfalles, ob das Vertragsverhältnis der Bemannung des Schleppers bezw. geschleppten Fahrzeuges der Seemannsordnung unterliegt oder nach bürgerlichrechtlichen Normen zu beurteilen ist.

Im übrigen hat die Seemannsordnung die Verhältnisse der Seeschlepper besonders geregelt, indem sie für diese nicht die vertragliche Abänderung ihrer Vorschriften von der ausdrücklichen Zulassung im Gesetz abhängig macht und die Anwendung der Vorschriften der §§ 35—38 SeemO. betr. Arbeitszeit und Wachtdienst ausschließt (§ 135 Nr. 1 SeemO.).

§ 12.

Herausgehoben aus der Schiffsmannschaft sind die Schiffsoffiziere, d. h. die zur Unterstützung des Kapitäns in der Führung des Schiffes bestimmten Angestellten, welche zur Ausübung ihres Dienstes eines staatlichen Befähigungsnachweises bedürfen (§ 2 Abs. 2 SeemO.). Da nun nach positiver Gesetzesvorschrift auf die Schiffsoffiziere die für die Schiffsmannschaft oder den Schiffsmann geltenden Vorschriften Anwendung finden, soweit nicht ausdrücklich ein anderes festgesetzt ist (§ 3 Abs. 2 Satz 2 SeemO.), so ist der Abschluß des Heuervertrages mit dem Schiffsoffizier nach denselben Grundsätzen zu beurteilen wie der mit der Schiffsmannschaft, sofern nicht Abweichungen besonders im Gesetz angeführt sind. Solche Abweichungen sind aber für den Abschluß des Heuervertrages mit Ausnahme des sich aus der Definition des Schiffsoffiziers in § 2 Abs. 2 SeemO. ergebenden Erfordernisses eines staatlichen Befähigungsnachweises nicht aufgestellt, wie überhaupt

die Sonderstellung des Schiffsoffiziers wesentlich auf disziplinarem Gebiet liegt. Sie in bezug auf die privatrechtlichen Verhältnisse anders zu stellen als die Schiffsleute, war im allgemeinen [1]) kein Grund vorhanden.

Da weder das Handelsgesetzbuch noch die alte Seemannsordnung eine Definition des Begriffes Schiffsoffizier gegeben hatte, obgleich Vorschriften für sie aufgestellt wurden, bestand für sie bis zum Erlaß der neuen Seemannsordnung keine bestimmte gesetzliche Begriffsbestimmung. Im allgemeinen wurde die militärische Auffassung [2]) vom Offizier auf die seemännischen Verhältnisse übertragen und derjenige zum Schiffsoffizier gezählt, welcher mit einer gewissen Dienst- oder Kommandogewalt ausgestattet war, wie z. B. vor allem der Steuermann, ferner auch der Bootsmann, Zimmermann, Segelmacher und erste Maschinist.

Die neue Seemannsordnung bringt denselben Gedanken, jedoch unter Bestimmung von Kautelen zum Ausdruck, die sich aus der Verantwortlichkeit desjenigen Teiles der Schiffsmannschaft ergeben, welche zur Unterstützung des Kapitäns in der Führung des Schiffes berufen ist. Die Aufgabe der Schiffsoffiziere besteht in der Leitung des Decksdienstes, insbesondere von der Kommandobrücke aus (die Steuerleute,[3]) 1. und 2. Offizier auf Dampfschiffen), und bei Dampfern in der Leitung der Maschine. Der Kreis der Schiffsoffiziere enthält nunmehr also auch die Personen, welchen die alte Seemannsordnung nur die Rechte und Pflichten der Schiffsmannschaft beigelegt hatte. Es sind die Schiffsoffiziere im engeren Sinne.

---

[1]) Besonderheiten privatrechtlicher Natur ergeben sich nur noch aus § 40 betr. Überstundenvergütung, aus § 35 Abs. 2 betr. Arbeitszeit, aus § 78 betr. Zurückbeförderung und Unterhaltungsgewährung, aus § 43 Abs. 1 betr. Degradierung und Heuerkürzung (vgl. § 70 Ziff. 1) und aus der Bek. v. 16. 6. 1903 betr. Dreiteilung des Wachtdienstes auf Grund des § 36 Abs. 3 SeemO.

[2]) Perels, Öffentl. Seerecht S. 144; Begr. z. SeemO. von 1902 S. 3892.

[3]) Ein Seesteuermann ist sogar befugt zur Führung von Kauffahrteischiffen in dem Umfange der dem Schiffer auf kleiner Fahrt zustehenden Befugnis, also zur Führung von Kauffahrteischiffen in jeder Größe in der Nahfahrt, sobald sie der Personenbeförderung dienen, sowie von Kauffahrteischiffen mit weniger als 400 cbm Raumgehalt und von Seeleichtern jeder Größe in der Küstenfahrt und der kleinen Fahrt (Bek. v. 16. 1. 1904 § 3 Ziff. 4.

Im weiteren Sinne gelten als Schiffsoffiziere in Anbetracht der höheren sozialen und dienstlichen Stellung die Ärzte (§ 29 GewO.) und trotz Fehlens eines staatlichen Befähigungsnachweises die Proviant- und Zahlmeister (§ 2 Abs. 2 Satz 2 SeemO.). Wenn diese auch nur als solche gelten, so ist damit eine sachliche Unterscheidung von denen, welche es tatsächlich sind, nicht verbunden.[1])

3. Voraussetzungen in der Person des Dienstverpflichteten.

§ 13.

Der Kreis der Personen, die als Arbeitnehmer in der Seeschiffahrt in Dienst gestellt werden dürfen, ist im geltenden Recht im Gegensatz zum Mittelalter,[2]) wo eine starke Einschränkung aus Gründen allgemeiner Wohlfahrt gesetzlich festgelegt war, nur durch die Vorschriften begrenzt, welche der Anstellung zu jugendlicher und körperlich untauglicher Schiffsleute vorbeugen und Sachkenntnis derjenigen, die eine verantwortungsvolle Stellung auf dem Schiffe einnehmen, gewährleisten sollen. Abweichend vom Recht anderer Staaten ist eine weitere Beschränkung in bezug auf Nationalität der Schiffsmannschaft nicht auferlegt worden. Sowohl die Anheuerung von Ausländern als auch die Verheuerung von Deutschen ist zulässig.

Die Voraussetzungen, welche in der Person des Dienstverpflichteten vorliegen müssen, scheiden sich in solche, welche bei jedem Teile der Schiffsmannschaft (§ 7 SeemO.), und solche, welche bei den Schiffsoffizieren (§ 31 GewO.; § 2 Abs. 2 u. § 4 SeemO.) vorliegen müssen. Was zunächst die für jeden Schiffsmann geforderten Bedingungen anlangt, so erschöpfen sie sich in dem Überschreiten eines bestimmten Alters, des Erfordernisses eines Seefahrtsbuches und in gewissen Fällen in dem Vorhandensein körperlicher Tauglichkeit. Die Bestimmungen sind teils privatrechtlicher, teils öffentlichrechtlicher Natur und in die Form von Verbotsgesetzen (vgl. §§ 134, 309 BGB.) gekleidet.

An der Spitze steht das im Abs. 1 § 7 statuierte Verbot, daß niemand im Reichsgebiet als Schiffsmann in Dienst treten darf,

[1]) vgl. Perels Anm. zu § 2.

[2]) s. Pappenheim, Geschichtliche Entwicklung S. 174.

bevor er sich nicht über Namen, Geburtsort und Alter vor einem Seemannsamt ausgewiesen und von demselben ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat. Wie der Wortlaut ergibt, gilt diese Bestimmung für Schiffsleute jeglicher Nationaltät.

Das Seefahrtsbuch[1]) ist das wichtigste Legitimationsmittel des Schiffsmannes, gilt als See- und Ausgangspaß und bildet eine Beweisurkunde über die Personal-, Rang- und Dienstverhältnisse (§§ 10, 16, 19, 22, 25 SeemO.), über die Militäverhältnisse und Invalidenversicherung des Inhabers (§ 11 Abs. 2) und dient ferner als Grundlage für die seiner Anmusterung betreffende Musterrolle (§§ 14, 13 letzter Satz). Die Ausfertigung eines Seefahrtsbuches erfolgt vor einem Seemannsamte, die gemäß § 5 SeemO. landesrechtlich im Reichsgebiet bestellt sind, ist jedoch nur erforderlich, wenn der sich Verheuernde im Reichsgebiet zum ersten Male in Dienst treten will. Konsulate sind daher nicht zur Ausfertigung eines ersten Seefahrtsbuches befugt, wohl aber können sie bei besonderer Ermächtigung durch den Reichskanzler, wie sie laut Erlaß v. 18. 11. 1907 für einige Konsularbehörden erfolgt ist, auf Antrag neue Seefahrtsbücher an Stelle vollgeschriebener, nicht aber abhanden gekommener ausstellen.[2]) Will sich jemand im Auslande auf einem deutschen Schiff verheuern, so braucht er sein Seefahrtsbuch nicht vorzulegen (§ 13 letzter Satz SeemO.), tut er es trotzdem, um sich auszuweisen, so muß der Konsul eine Eintragung über die Anmusterung und die Zeit des Dienstantritts vornehmen (vgl. Zorn S. 94 u. 98).

---

[1]) Für die Einführung und Einrichtung des Seefahrtsbuches ist vorbildlich gewesen die hamburgische Verordn. v. 1849, deren Art. 1 besagt, daß jeder, der auf einem Hamburger Schiffe, sei es als Offizier, Matrose oder Junge, zu fahren beabsichtigt, sich beim Hamburger Wasserschout zu legitimieren hat und von demselben ... ein Seefahrtsbuch erhält, in welches sein Name, Geburtsort und Alter durch den Schout eingetragen wird ... vgl. Lappenberg Bd. 21 S. 324. Über die Institution des Wasserschouts als Musterungsbehörde vgl. Langenbeck S. 103; s. auch Art. 439 u. 440 des preuß. Entw. eines HGB. und dessen Mot. Bd. 2 S. 243 ff.

[2]) vgl. König S. 519; Wagner Bd. 1 S. 338.

§ 14.

Während das Erfordernis der Erteilung eines Seefahrtsbuches von der Nationalität des Seemannes unabhängig ist, enthält Abs. 2 § 7 SeemO. die nur für Deutsche[1]) geltende Bestimmung, daß dieser vor vollendetem 14. Lebensjahr zur Übernahme von Schiffsdiensten nicht zugelassen werden darf. Schon die alte Seemannsordnung enthielt über die Vertragsfähigkeit zum Abschluß von Heuerverträgen wegen der Verschiedenartigkeit der Partikularrechte einheitliche Bestimmungen. Anders lagen die Verhältnisse bei der Revision der Seemannsordnung, denn das Bürgerliche Gesetzbuch hatte schon eine reichsgesetzliche Regelung der Geschäftsfähigkeit Minderjähriger gebracht (§§ 106 ff., 1626 ff. BGB.). Trotzdem hat die Aufnahme abweichender Vorschriften im Hinblick auf die Eigenart des Schiffsdienstes ihre volle Berechtigung; die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches finden nur insoweit Anwendung, als die Seemannsordnung nichts Abweichendes bestimmt (Begr. z. SeemO. v. 1902 S. 3849). Die Seemannsordnung verlegt aber nicht etwa die im bürgerlichen Recht bestimmte Grenze der Geschäftsunfähigkeit und beschränkten Geschäftsfähigkeit, sondern sie normiert nur den Beginn der Vertragsfähigkeit zum Abschluß von Heuerverträgen. Auch hier ist davon auszugehen, daß jemand, wenn er minderjährig oder nach § 114 BGB. einem solchen gleichgestellt, also beschränkt geschäftsfähig ist, bis zur Volljährigkeit bezw. Volljährigkeitserklärung oder bei Entmündigung bis zu deren Aufhebung der Genehmigung bezw. Einwilligung des gesetzlichen Vertreters gemäß §§ 107—109 u. 114 BGB. bedarf, wobei als gesetzliche Vertreter der Vater (§ 1630 BGB.), die Mutter (§ 1684), der Vormund (§§ 1793, 1897) und Pfleger (§ 1915) in Frage kommen.

Diese Genehmigung oder Einwilligung kann nun speziell für einen bestimmten Vertrag erfolgt sein, oder es kann eine generelle Ermächtigung vorliegen, in Dienst und Arbeit zu treten (§ 113

---

[1]) Angesichts des klaren Wortlauts der Bestimmung im Abs. 2 § 7 ist im Gegensatz zu Wagner Bd. 1 S. 338 für eine Ausdehnung derselben auf Ausländer kein Raum. Die Praxis des Seemannsamtes in Hamburg bestätigt diese Ansicht.

BGB.). In Anbetracht der Anforderungen aber, die der seemännische Beruf an die körperliche Beschaffenheit des Menschen stellt, genügt die allgemeine Ermächtigung nicht, vielmehr bedarf es für den Abschluß eines gültigen Heuervertrages gemäß § 7 Abs. 2 SeemO. der ausdrücklichen Ermächtigung zur Übernahme von Schiffsdiensten.[1]) Ist eine solche Ermächtigung erteilt, so ist der Minderjährige kraft derselben für solche Rechtsgeschäfte unbeschränkt geschäftsfähig, welche die Eingehung oder Aufhebung von Heuerverträgen oder die Erfüllung der sich aus einem solchen Vertrage ergebenden Verpflichtungen betreffen (§ 8 Abs. 2 SeemO.). Ist die Ermächtigung für einen bestimmten Heuervertrag erteilt, so gilt sie analog § 113 Abs. 4 BGB. im Zweifel gemäß § 8 Abs. 1 SeemO. als ein für allemal erteilt. Es bedarf also fernerhin keiner besonderen Ermächtigung, wenn nicht der gesetzliche Vertreter die Ermächtigung ausdrücklich auf einen speziellen Fall beschränkt hat oder sie nachträglich einschränkt oder gar zurücknimmt (§ 113 Abs. 2 BGB.).[2])

Durch die Zulässigkeit der Zurücknahme bezw. Einschränkung der Ermächtigung ist dem gesetzlichen Vertreter die Möglichkeit gegeben, in das Vertragsverhältnis mit den Minderjährigen einzugreifen und ihn vor Übernahme gesundheitsgefährdender Schiffsdienste und unbilliger Vertragsbedingungen zu schützen. Es wird hierdurch erreicht, daß einerseits der Minderjährige wieder der Zustimmung des gesetzlichen Vertreters zu neuen Heuerverträgen bedarf, andererseits der Vertreter selbst für ihn handeln, also z. B. den Vertrag beim Vorliegen eines wichtigen Grundes gemäß § 626 BGB. kündigen kann. Ein solcher wichtiger Grund ist meist in den erwähnten, die Zurücknahme der Ermächtigung veranlassenden Umständen zu sehen.

Abweichend von den Vorschriften des bürgerlichen Rechtes wird die Genehmigung des Vormundschaftsgerichtes, welche für die Eingehung eines Dienst- oder Arbeitsverhältnisses auf die Dauer von mehr als einem Jahr gemäß § 1822 Nr. 7 BGB.

---

[1]) vgl. Begr. z. SeemO. v. 1902 S. 3849; Löwe S. 18.

[2]) Über die Berechtigung der Anwendung des Abs. 2 § 113 BGB. vgl. auch Perels Anm. 9 zu § 7; Brodmann Anm. 3 zu § 7.

verlangt wird, für den Abschluß von Heuerverträgen nach § 7 Abs. 2 Satz 2 nicht gefordert. Der Vater oder die Mutter bedürfen schon gemäß §§ 1643, 1686 BGB. keiner vormundschaftlichen Genehmigung. Das Erfordernis des § 1822 BGB. wäre mit dem Interesse des Schiffsverkehrs auch nicht vereinbar, da sich die Dauer der Reise nicht stets bei Abschluß des Heuervertrages voraussehen läßt und die Beibringung der vormundschaftlichen Genehmigung einen der Anheuerung des Schiffsmannes hinderlichen Zeitverlust mit sich bringen würde. Nicht ist dagegen die Befugnis des Vormundschaftsgerichts ausgeschlossen, auf Antrag des Minderjährigen die verweigerte Ermächtigung eines Vormundes, Beistandes (§ 1687 BGB.) oder Pflegers zu ersetzen, wenn sie im Interesse des Mündels liegt (§ 113 Abs. 3 BGB.). Ein Ersatz der von dem Vater oder der Mutter verweigerten Genehmigung ist nicht möglich.

Zur Anmusterung genügt jedoch nicht, daß die Ermächtigung tatsächlich vorliegt, sondern es bedarf eines Ausweises über die erfolgte Ermächtigung, bevor das Seemannsamt zur Musterung schreiten darf (Abs. 2 § 7 SeemO.).

Die Ermächtigung selbst erfolgt durch Erklärung mündlich oder schriftlich gegenüber dem Minderjährigen. Um den Ausweis über die Erteilung der Ermächtigung zu beschaffen, empfiehlt sich die schriftliche Erteilung von selbst, besonders um etwaige Beschränkungen zweifelsfrei darzutun. Deshalb bestimmt auch die Dienstanweisung für das Seemannsamt in Hamburg, daß die Ermächtigung durch eine schriftliche, behördlich oder notariell beglaubigte Erklärung des Vertreters nachzuweisen ist. In den meisten Fällen wird wegen der Vermutung des § 8 Abs. 1 SeemO. durch Vorlage des Seefahrtsbuches das Vorliegen der Ermächtigung nachgewiesen werden, wenngleich an eine etwa erfolgte Beschränkung oder Zurücknahme derselben zu denken sein wird.

Es besteht zwischen den Vorschriften des Abs. 1 u. 2 § 7 SeemO. insofern eine Wechselwirkung, als einerseits die Ausfertigung des Seefahrtsbuches bei fehlender Ermächtigung und Nichtvollendung des 14. Lebensjahres nicht erfolgen wird, andererseits das Seefahrtsbuch dem Reeder einen Anhalt dafür schafft, ob der Schiffsmann den Erfordernissen des Abs. 2 § 7 genügt.

Außerdem knüpft Abs. 2 § 7 die Zulassung zur Übernahme von Schiffsdiensten an den erfolgten Ausweis über die Militärverhältnisse[1]) des Schiffsmannes, weil Personen über die Zeit hinaus, zu welcher sie gestellungspflichtig sind oder für welche sie Ausstandsbewilligung haben, nicht zur Anmusterung zugelassen werden dürfen. Eine Auskunft über die Militärverhältnisse muß nach § 11 Abs. 2 SeemO. das Seefahrtsbuch enthalten.

Die Vorschrift des § 7 Abs. 2 SeemO. gilt an sich nur für Deutsche. Für Ausländer kommen Art. 7, 27 u. 30 EG. z. BGB. in Frage. Die Geschäftsfähigkeit des Ausländers wird hiernach bezüglich ihrer Voraussetzungen und Folgen nach den Gesetzen des Landes beurteilt, dem er angehört — nicht in dem er seinen Wohnsitz hat —, wenn nicht das ausländische Gesetz auf das deutsche Recht verweist oder die Anwendung ausländischen Gesetzes gegen die guten Sitten oder den Zweck eines deutschen Gesetzes verstößt. Der Ausländer behält seine Volljährigkeit oder die ihm nach heimischem Rechte zustehende rechtliche Stellung eines solchen, z. B. zufolge Heirat, auch wenn er die Reichsangehörigkeit erwirbt und nach deutschen Gesetzen noch der Ermächtigung gemäß § 7 SeemO. bedürfte (Abs. 2 Art. 7). Auf der anderen Seite sollen dem Ausländer die Rechtsvorteile, die das deutsche Recht gewährt, gegenüber dem Recht des Heimatstaates zugute kommen, und bestimmt daher Art. 7 Abs. 3, daß ein Ausländer, der im Inlande ein Rechtsgeschäft vornimmt, für welches er nicht vollgeschäftsfähig ist, für dieses insoweit als geschäftsfähig gilt, als er es nach den deutschen Gesetzen sein würde. Schließt also ein Ausländer, der nach seinem Heimatsrecht mit 21 Jahren noch nicht volljährig sein sollte, in Deutschland ohne eine nach seinem Heimatsrecht etwa erforderliche Ermächtigung einen Heuervertrag, so gilt er auch ohne letztere als vollgeschäftsfähig.

§ 15.

Außer diesen Erfordernissen, welchen alle Teile der den seemännischen Beruf ausübenden Personen zu genügen haben, wird

[1]) vgl. Art. 55 Abs. 4 RV.; §§ 7 Abs. 3, 133, 134 SeemO.; König S. 74. Die Zusammenstellung der für Seeleute in Betracht kommenden Bestimmungen über ihre Militärverhältnisse vgl. bei König Bd. 2 S. 63 ff.

im Interesse der Sicherheit des Seeverkehrs und der Seeleute selbst eine für den zu übernehmenden Dienst vorhandene körperliche Tauglichkeit verlangt, die teils allgemeinen Charakter trägt, teils nach den besonderen Anforderungen einzelner Dienstzweige bemessen ist (Begr. z. SeemO. S. 3894). Inwieweit der einzelne für den Dienst geeignet ist, ist auf Grund einer ärztlichen Untersuchung nach Maßgabe der von dem Bundesrat gemäß Abs. 4 § 7 SeemO. erlassenen Bekanntmachungen festzustellen. Bevor die Reichsgesetzgebung die Regelung dieser Frage in die Hand nahm, wurde in der Praxis häufig das günstige Ergebnis einer ärztlichen Untersuchung zur vertraglichen Bedingung des Dienstantritts erhoben. Hierzu lag vor allem bei der Anheuerung des Maschinenpersonals Veranlassung vor, da der Dienst bei der Maschine insbesondere in tropischen Gegenden den Vollbesitz körperlicher Gesundheit erfordert. Der Bundesrat ist der ihm durch Abs. 4 § 7 auferlegten Verpflichtung, den Kreis der Personen, die sich einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen haben, zu bestimmen und den Umfang der Tauglichkeit, welche die einzelnen Personen der Schiffsmannschaft besitzen müssen, festzulegen, durch Erlaß der Bek. v. 1. 7. 1905 (RGBl. S. 561) nachgekommen. Diese Bekanntmachung schreibt erstens in §§ 1 u. 2 eine körperliche Untersuchung unter Beachtung der im § 5 der Bek. gegebenen Gesichtspunkte für die Schiffsmannschaft, gemäß § 10 der Bek. nicht für Schiffsoffiziere, bei Reisen auf Kauffahrteischiffen, soweit sie die Grenzen der kleinen Fahrt überschreiten,[1]) durch einen Arzt vor, und zwar sowohl im Hafen des Reichsgebiets, wo ausnahmsweise die Untersuchung durch den Kapitän unter möglichster Hinzuziehung eines Beamten der in den Schutzgebieten vom Reichskanzler zur Wahrnehmung der Funktionen des Seemannsamtes bestellten Behörde bezw. des Konsulats erfolgen kann, und zweitens im § 7 die Untersuchung der zum Decksdienst bestimmten Seeleute vor der ersten Anmusterung im Inland auf ihr Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen nach Maßgabe der Bek. v. 9. 5. 1904 (RGBl. S. 142).

[1]) Ausgenommen Hochseefischereifahrzeuge für Reisen in nordeuropäischen Gewässern gemäß § 1 Abs. 2 der Bek.

Während aber Untauglichkeit für den zu übernehmenden Dienst, sei sie generell oder nur für einzelne Zweige des Schiffsdienstes vorhanden, eine Anmusterung überhaupt gemäß §§ 4 u. 5 der Bek. v. 1. 7. 1905 ausschließt, zieht das Fehlen eines Ausweises über genügendes Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen nur das Verbot für den Reeder bezw. den Kapitän (§ 8 der Bek. v. 1. 7. 1905) nach sich, den betreffenden Schiffsmann zum Ausguckdienst zu verwenden. Die Schiffsoffiziere scheiden auch hier laut § 10 der Bek. aus, da die Untersuchung auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen gemäß § 1 der Bek. v. 16. 1. 1904 betr. Befähigungsnachweis und Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf den Kauffahrteischiffen schon Vorbedingung der Zulassung zur Prüfung ist (vgl. §§ 34 u. 48 Abs. 2 der Bek. v. 16. 1. 1904).

§ 16.

Was zum Schluß die Bedingungen anlangt, welche neben den soeben behandelten Erfordernissen noch in der Person der Schiffsoffiziere erfüllt sein müssen, so liegt in ihnen das Unterscheidungsmerkmal, welches sie aus der übrigen Schiffsmannschaft als besondere Kategorie heraushebt. Schiffsoffiziere[1]) bedürfen, um als solche fungieren zu können, eines staatlichen Befähigungsnachweises.[2]) Die gesetzliche Grundlage und Regelung bringt § 31 GewO., demzufolge Seesteuerleute und Maschinisten der Seedampfschiffe sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen müssen, und § 4 SeemO., welcher dem Bundesrat den Erlaß einer Bestimmung über den Grad des Befähigungszeugnisses und über die Zahl und Art der Schiffsoffiziere, mit denen die Schiffe zu besetzen sind, auferlegt. Nach § 31 Abs. 2 GewO. gelten die auf Grund des Befähigungsnachweises[3]) erteilten

---

[1]) Ebenso die Seeschiffer, jedoch fällt eine Erörterung hierüber aus dem Rahmen der Abhandlung.

[2]) Die Bestimmung über den Nachweis der Befähigung gehört nach Abs. 2 Satz 1 § 31 GewO. ebenfalls zur Kompetenz des Bundesrats.

[3]) vgl. die Strafvorschriften des § 147 GewO. und der §§ 113 Nr. 1, 117 Abs. 2, 120 SeemO. sowie die Vorschrift des § 15 Abs. 2 GewO.

Zeugnisse für das ganze Reich. Die Regelung der dem Bundesrat vorbehaltenen Materien ist erfolgt durch

1. die Bek. betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren v. 16. 6. 1903 (RGBl. 247), welche in den §§ 3—7 auch Vorschriften über die Besetzung der Dampfschiffe mit Maschinisten enthält;

2. die Bek. betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen v. 16. 1. 1904 (RGBl. S. 3), abgeändert durch Bek. v. 14. 3. 1906 (RGBl. S. 427);

3. die Bek. betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte v. 26. 7. 1891 (RGBl. S. 359) in der Fassung v. 16. 10. 1902 (RGBl. S. 265), welche jedoch durch die Bek. v. 7. 1. 1909 (RGBl. S. 210) mit Geltungsbeginn ab 1. 10. 1910 redigiert ist. Diese neue Bekanntmachung liegt der Abhandlung zugrunde;

4. die Bek. betr. die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten v. 5. 5. 1904 (RGBl. S. 163).

Nach der Bek. v. 16. 1. 1904 § 3 Ziff. 4 Abs. 1 ist der Steuermann erst nach abgelegter Prüfung zur Verrichtung von Steuermannsdiensten auf Kauffahrteischiffen jeder Art und Größe in allen Fahrten (d. h. Nahfahrt, Küstenfahrt, kleine, mittlere und große Fahrt nach Maßgabe des § 1 der Bek. v. 16. 3. 1903) befugt. Die Annahme eines solchen ist mit je nach den Fahrtgrenzen sich abstufenden Modifikationen gemäß den in §§ 5—7 der Bek. v. 16. 3. 1903 getroffenen Bestimmungen obligatorisch.

Die Befähigung setzt außer dem Bestehen der Prüfung nach Ablauf des vollendeten 15. Lebensjahres — also später als die allgemeine Altersgrenze für Schiffsdienstübernahme — eine Fahrzeit von mindestens 45 Monaten als Decksmann (§ 6 der Bek. v. 16. 1. 1904) voraus und den Nachweis über Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen (ebenda §§ 34 u. 48 Abs. 1). Die Prüfung erfolgt durch eine landesrechtlich eingesetzte Kommission am Sitze irgendeiner Navigationsschule.[1])

[1]) vgl. § 32 ebenda. Bei ehemaligen Seeoffizieren wird unter bestimmten Voraussetzungen gemäß § 9 von der Prüfung abgesehen.

Für die Maschinisten auf Seedampfern gibt es im Gegensatz zu den Steuerleuten nach der neuen Bek. v. 7. 1. 1909 fünf verschiedene Klassen bezüglich der Befugnis zur Leitung der Maschine, die bei der ersten bis vierten Klasse von den räumlichen Grenzen der Fahrt nach Maßgabe des § 3 der Bek. v. 7. 1. 1909 abhängt; nur die Qualifikationen zum Schiffsingenieur, der fünften Klasse, berechtigt zur Leitung der Maschine von Seedampfschiffen jeder Art und Größe in allen Fahrten (§ 3 Nr. 5 ebenda).[1]) Die Prüfung setzt je nach der Klasse abweichend lange Dienstzeit als Maschinist nach Ablauf des 15. Lebensjahres voraus und erfolgt analog der Steuermannsprüfung vor einer Kommission (§§ 10 ff. ebenda).

Was zuletzt die Befähigung der Schiffsoffiziere auf den Hochseefischereifahrzeugen anlangt, so ist nach der Bek. v. 5. 5. 1904 zu unterscheiden zwischen kleiner, mittlerer und großer Hochseefischerei (§§ 2—4).

Die Küstenfischerei, d. h. die Fischerei, welche an der deutschen Nord- und Ostseeküste mit offenen und teilweise gedeckten Fahrzeugen oder mit gedeckten Segelfahrzeugen von nicht mehr als 50 cbm Raumgehalt einschließlich derjenigen, welche mit einer zur Fortbewegung dienenden Hilfsmaschine ausgestattet sind, betrieben wird (§ 1), scheidet für die Seemannsordnung aus. Für sie findet also keine Anheuerung im Sinne der Seemannsordnung statt, denn § 1 FlaggenG. spricht nur von Hochseefischereifahrzeugen.[2])

Der Führer eines Küstenfischereifahrzeuges bedarf auch keines nautischen Befähigungsnachweises (§ 5), dagegen müssen die Fahrzeuge der großen Hochseefischerei neben dem geprüften Schiffer noch einen Schiffsoffizier in der Person des Steuermannes mit einer Befähigung gemäß § 11 Abs. 2 der Bek. v. 5. 5. 1904, die Dampf-

---

[1]) Die alte Bek. v. 16. 10. 1902 gab diese Berechtigung schon dem Maschinisten erster Klasse (vgl. § 2 Abs. 4 der Bek. alter Fassung, jetzt § 3 Nr. 4); beachte auch § 45 der Bek. neuer Fassung.

[2]) König S. 483 Anm. will auf Fischereifahrzeuge, welche nur zu kleineren Fahrten benutzt werden, mögen sie auch über 50 cbm Raumgehalt haben, die SeemO. nicht anwenden, da nur die zur großen Seefischerei bestimmten Schiffe zu den Kauffahrteischiffen gehören. Diese Unterscheidung ist durch nichts begründet. Entscheidend ist, ob Hochseefischerei vorliegt, und deren Grenzen sind in §§ 2—4 der Bek. v. 5. 5. 1904 festgelegt.

fahrzeuge der Hochseefischerei aller drei Arten noch weitere Schiffsoffiziere in der Person eines oder zweier Maschinisten gemäß § 12 an Bord haben mit Ausnahme der Segelfahrzeuge in der kleinen Hochseefischerei, die mit einer zur Fortbewegung bestimmten Hilfsmaschine ausgerüstet sind.[1])

Der Bestmann gehört in den meisten Fällen nicht zu den Schiffsoffizieren, wohl aber ein solcher auf kleineren Segelschiffen, denn für Fahrzeuge über 200 cbm Raumgehalt in der kleinen Hochseefischerei und für alle Fahrzeuge in der mittleren Hochseefischerei ist die Anstellung eines Bestmannes erforderlich (§ 10 Ziff. a), der hier die Stelle des für große Hochseefischerei verlangten Steuermannes einnimmt und bei der kleinen Hochseefischerei eine besondere Fahrzeit als Decksmann gemäß § 11 Abs. 1 Ziff. a und bei der mittleren Hochseefischerei eine Befähigung für kleine Fahrt gemäß § 11 Ziff. b nachzuweisen hat.

Von dem Vorliegen eines staatlichen Befähigungsnachweises kann im Auslande laut Beschluß des Bundesrates v. 26. 6. 1886 abgesehen werden, wenn der Schiffsführer den Mangel an vorschriftsmäßig geprüften Schiffsoffizieren dem Konsul glaubhaft gemacht hat. Alsdann ist ausreichend, wenn der Angeheuerte durch eine vom Konsul unter den Beisitz anderer im Hafen anwesender deutscher oder fremder Kapitäne bezw. anderweitiger Sachverständiger zu veranstaltende Fachprüfung oder in sonst überzeugender Weise gezeigt hat, daß er die erforderlichen Kenntnisse zur Erfüllung des Schiffsoffiziersposten besitzt. Die Zulassung gilt aber nur bis zum Anlaufen des nächsten in Aussicht genommenen Hafens. Ist dieser ein ausländischer, so ist der jeweilige Konsul befugt, die Verlängerung des Heuervertrages bis zum nächsten Bestimmungshafen zu gestatten, falls der Mangel an geprüften Schiffsoffizieren vorhanden ist. Ein Befähigungszeugnis wird vom Konsul nicht erteilt, sondern nur ein Vermerk über die Zulassung und die Art des Befähigungsnachweises in die Musterrolle eingetragen.[2])

[1]) vgl. § 12 Ziff. 1 a; anders in gleichem Falle bei der gewöhnlichen Segelschiffahrt gemäß §§ 5—7 der Bek. v. 16. 3. 1903.

[2]) vgl. König S. 496; Zorn S. 118.

An sich können die Befähigungsnachweise weder auf Zeit erteilt noch widerrufen werden (§ 40 Abs. 1 GewO.), jedoch hat § 143 GewO. bezüglich der Entziehung der Gewerbebefugnis einen Vorbehalt zugunsten von Reichsgesetzen gemacht. Einen solchen Vorbehalt enthält das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen v. 27. 6. 1877 (RGBl. S. 549) im § 26, laut dessen durch Seeamtsspruch auf Antrag des Reichskommissars unter gewissen Voraussetzungen dem Steuermann und Maschinisten[1]) die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes entzogen werden kann. Das Seeunfallgesetz hat aber nur eine temporäre Entziehung ins Auge gefaßt, wenn sie auch nicht auf Zeit erfolgt, indem es das Reichskanzleramt ermächtigt hat, nach Ablauf eines Jahres die Gewerbebefugnis den erwähnten Personen wieder einzuräumen, wenn anzunehmen ist, daß sie fernerhin den Pflichten ihres Gewerbes genügen werden (§ 34 ebenda).

Durch die Entziehung der Gewerbebefugnis nach Abschluß des Heuervertrages tritt eine nachträgliche Unmöglichkeit zur vertraglichen Leistung ein, und zwar eine solche, die in der Regel auf einem vom Angeheuerten, dem Leistungsverpflichteten, zu vertretenden Umstande beruht, so daß der Reeder nach den Vorschriften des § 325 Schadenersatz wegen Nichterfüllung oder Rücktritt vom Vertrage wählen kann.

---

[1]) Die Ausdehnung auf Maschinisten gründet sich auf das Gesetz betr. den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen v. 11. 6. 1878 (RGBl. S. 109).

C. Die Stellvertretung beim Vertragsabschluß.

§ 17.

Die Abschließung von Heuerverträgen wird nur in den seltensten Fällen von dem Reeder in Person vorgenommen, es tritt vielmehr teils gesetzliche, teils gewillkürte Stellvertretung ein. Wie schon anfangs ausgeführt worden ist, kann der Anheuernde sowohl als Einzelperson oder Gesellschaft des bürgerlichen oder Handelsrechts, sei es mit oder ohne juristische Persönlichkeit, in Frage kommen als auch die dem Seerecht eigentümliche Reederei darstellen.

Bei den Vergesellschaftungen kommen als Stellvertreter die Personen oder Organe in Betracht, welchen das Gesetz bei den einzelnen Formen derselben die gesetzliche Vertretungsmacht zugewiesen hat. Bei dem Einzelreeder ist die gesetzliche Stellvertretung gegebenenfalls nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechtes zu beurteilen.

Bei einer Reederei ist nach § 492 HGB. zur Vertretung derselben die Bestellung eines Korrespondentreeders (Schiffsdirektor, Schiffsdisponent, engl. ships-husband oder, sobald er gleichzeitig Mitreeder ist, managing-owner) vorgesehen, die des einstimmigen Beschlusses aller Mitreeder bedarf, sofern er nicht selbst Mitreeder ist. In letzterem Falle genügt gemäß § 491 HGB. Mehrheitsbeschluß, so daß sich ein Mitreeder event. gegen den Widerspruch der übrigen zum Korrespondentreeder wählen kann, wenn er nur selbst mehr als die Hälfte der Parten besitzt. Ist ein Korrespondentreeder bestellt worden,[1]) so ist er damit ständiger Vertreter der Reederei.[2])

---

[1]) Die Bestellung ist nicht obligatorisch, sondern die Reederei wird an sich gültig durch die einzelnen Mitreeder vertreten, trotzdem besteht für Mecklenburg-Schwerin gemäß Ausf.-Verordn. z. HGB. v. 9. 4. 1899 § 9 hierzu ein Zwang; über die Gründe vgl. Prot. S. 1520.

[2]) vgl. Wagner S. 199; HGZ. 1873 Nr. 226. Über die prozessuale Vertretungsmacht vgl. § 493 HGB.; hierzu Schaps S. 108; Wagner S. 203ff.; HGZ. 1898 S. 274; Gaupp-Stein Bd. 1 S. 139 Anm. 3 zu § 50 ZPO.

Der Umfang seiner Vollmacht ist gesetzlich durch §§ 493 ff. fixiert, und zwar ist er nach außen gemäß § 493 befugt, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt, unter Ausschluß der im Abs. 5 § 493 erwähnten Geschäfte, sofern nicht für ihre Vornahme eine spezielle Vollmacht erteilt ist. Der Umfang der Vollmacht findet in den Abs. 2, 3 u. 4 durch Aufzählung besonderer Fälle der Vertretungsmöglichkeiten seine weitere Erläuterung. So enthält der Abs. 4 die Hervorhebung der Befugnis, den Schiffer anzustellen und zu entlassen,[1]) während eine ausdrückliche Erwähnung der Vollmacht zur Bemannung des Schiffes fehlt. Letztere ist auch entbehrlich, da einerseits die Anheuerung der Schiffsmannschaft weniger verantwortungsvoll ist als die Anstellung des Schiffers, und andererseits die Bemannung des Schiffes unzweifelhaft zu den Rechtshandlungen gehört, die der Geschäftsbetrieb einer Reederei gewöhnlich mit sich bringt. Sie wird aber nicht, wie es Wagner S. 202, 203 und Schaps S. 109 vertreten, durch die im Abs. 2 § 493 HGB. hinsichtlich der Ausrüstung des Schiffes erteilten Befugnis gedeckt.[2]) Hätte der Gesetzgeber Bemannung als Teil der Ausrüstung des Schiffes aufgefaßt, würde die Koordination beider Begriffe in §§ 513 u. 527 HGB. inkorrekt sein. Unter Ausrüstung ist vielmehr nur das Versehen des Schiffes mit dem erforderlichen toten Inventar zu verstehen.

Da der Maßstab für die Vollmacht des Korrespondentreeders der gewöhnliche Geschäftsbetrieb einer Reederei bildet,[3]) so ist es gleichgültig, ob die Anheuerung einzelner Personen der Schiffsmannschaft über den Rahmen der für das betreffende Schiff und die betreffende Reise erforderlichen Bemannung hinausgeht, wie z. B. die Anstellung eines Schiffsarztes für Fahrzeuge der

---

[1]) Der Korrespondentreeder ist jedoch gemäß § 496 Abs. 2 angewiesen, Beschlüsse der Reederei einzuholen. Diese Vorschrift betrifft aber nur sein Auftragsverhältnis zur Reederei, läßt dagegen die Gültigkeit des Anstellungsvertrages des Schiffers unberührt.

[2]) Ebenso Boyens Bd. 1 S. 256.

[3]) Es würde sonst auch Dritten eine lästige Erkundigungspflicht nach dem Umfang des Reedereibetriebes auferlegt; vgl. Prot. S. 1526.

Küstenschiffahrt. Freilich ist eine Beschränkung des gesetzlich normierten Umfanges der Vertretungsmacht speziell, generell, bei oder nach der Bestellung angängig (Prot. S. 3795), kann aber einem Dritten von der Reederei — nicht umgekehrt — nur entgegengehalten werden, wenn die Beschränkung dem Dritten beim Abschluß des Vertrages bekannt war.[1]) Den Beweis dieser Tatsache und der Kenntnis des Dritten hiervon hat die Reederei zu führen (vgl. Art. 462 a. HGB.), während die Beweislast dafür, daß der Korrespondentreeder als solcher gehandelt hat, den trifft, der sich hierauf beruft. Der Dritte hat also in letzter Hinsicht eine Erkundigungspflicht, die dadurch erleichtert wird, daß der Name des Korrespondentreeders ins Schiffsregister gemäß § 7 Ziff. 5 FlaggenG. einzutragen ist (vgl. § 164 Abs. 1 BGB.). Überhaupt sind im allgemeinen die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über Vertretung und Vollmacht (§§ 164 ff. BGB.) und über Auftrag (§§ 662 ff. BGB.) anwendbar. Es enthält jedoch § 494 HGB. insofern gegenüber der Bestimmung des § 164 Abs. 1 Satz 2 BGB. eine erleichternde Abänderung, als zur Erkennbarmachung des Vertreterwillens nicht die Nennung der einzelnen Mitreeder erforderlich ist.

§ 18.

Die Anheuerung der Bemannung wird aber in der Regel nicht durch den Reeder oder Korrespondentreeder erfolgen, sondern schon im Hinblick auf die größere Sachkunde durch den Kapitän, den geborenen Vertreter des Reeders in kommerzieller und nautischer Beziehung, vorgenommen. Zum Abschluß von Heuerverträgen hat der Schiffer nicht nur das ausdrückliche Recht, sondern es ergibt sich auch aus seiner Verpflichtung, vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff gehörig[2]) bemannt ist (§ 513

[1]) „Kennen müssen" ist trotz Fehlens einer dahingehenden Bestimmung, wie sie bei der Beschränkung der Handlungsvollmacht im § 54 Abs. 3 HGB. erfolgt ist, dem „kennen" gleichzusetzen. Ebenso Prot. S. 1532; Boyens Bd. 1 S. 260; Wagner S. 207.

[2]) D. h. in bezug auf Zahl (OSA. Bd. 4 S. 826, Bd. 11 S. 725, Bd. 4 S. 774), gewerberechtliche Qualifikationen (OSA. Bd. 8 S. 246), Tauglichkeit und Alter (OSA. Bd. 2 S. 324), Bd. 3 S. 422, Bd. 6 S. 721, Bd. 8 S. 20, 657, Bd. 9

HGB.). Während das Gesetz sonst für den Umfang der gesetzlichen Vertretungsmacht des Schiffers unterscheidet, ob die Rechtsgeschäfte bezw. Rechtshandlungen vorgenommen werden während sich das Schiff im Heimatshafen befindet oder außerhalb desselben, ist er zur Annahme der Schiffsmannschaft[1]) in beiden Fällen gemäß §§ 526 u. 527 HGB. ohne weiteres befugt. Es bedarf also keines Eingehens auf das Wesen des Heimatshafens.[2]) Die vom Schiffer vorgenommene Anheuerung ist stets dann vollmachtsgemäß, wenn sie die gehörige Bemannung des betreffenden Schiffes sowie überhaupt die Ausführung der betreffenden Reise, d. h. der ganzen tatsächlichen Schiffahrtsunternehmung (Prot. S. 1893, 3769, 4474) mit sich bringt.

Die Befugnis ist also nach Lage des Einzelfalles zu bemessen und nicht wie die Vollmacht des Korrespondentreeders durch den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb einer Reederei überhaupt abgegrenzt, andererseits aber auch nicht unter dem Gesichtspunkt der zwingenden Notwendigkeit der Rechtshandlung zu betrachten. „Mit sich bringen" soll nur bedeuten, daß das Geschäft mit der Erhaltung des Schiffes und der Ausführung der Reise nach dem gewöhnlichen Gang der Dinge im Zusammenhang stehen muß,[3]) so daß auch Anheuerungen ungewöhnlicher Art im Einzelfall als vollmachtsgemäß den Reeder binden können. Für die Einschränkung des gesetzlichen Umfanges der Vollmacht des Schiffers gelten gemäß §§ 531, 534 HGB. analoge Vorschriften wie bei der Vertretung durch den Korrespondentreeder. Ist der Schiffer gleichzeitig Korrespondentreeder, so kann sich seine Vertretungsmacht gegebenenfalls erweitern.

Wenn nun aber auch der Schiffer gesetzlicher Vertreter des Reeders ist, so ist doch auf Grund seines Anstellungsverhältnisses, welches neben der Natur eines Dienstvertrages den Charakter eines Mandatsverhältnisses trägt, verpflichtet, den Weisungen des

---

S. 10, 184). Über die Notwendigkeit eines Schiffsarztes vgl. Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft §§ 6 u. 7 und über die des Steuermannes und Maschinistenpersonals vgl. Bek. v. 16. 3. 1903.

[1]) D. h. einschließlich der Schiffsoffiziere; vgl. Pappenheim S. 428.

[2]) Näheres bei Schaps S. 28 ff., 68 ff.

[3]) vgl. RG. Bd. 13. S. 86; Prot. S. 3768.

Reeders zu folgen und event. vom Reeder selbst angenommene Schiffsleute an Bord einzustellen, sofern er nicht dadurch gegen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers verstößt.[1]) Freilich wird der Reeder bei der Auswahl der Bemannung sich der Sachkunde des Schiffers fügen und zu berücksichtigen haben, daß der Schiffer und nicht er selbst mit der Mannschaft zu fahren hat. Entspricht der Schiffer nicht den Anordnungen des Reeders, so ändert dies an der Gültigkeit der vollmachtsgemäß geschlossenen Heuerverträge nichts, sondern berührt nur das interne Auftragsverhältnis zwischen ihm und dem Reeder. Er kann sich sogar, wenn er in Widerspruch zu der von ihm zu prästierenden Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers einer unsachgemäßen Weisung des Reeders folgt, den Reiseinteressenten des § 512 HGB. event. haftbar machen.

Die gesetzliche Vollmacht des Schiffers geht sogar so weit, daß er ermächtigt ist, für den Fall seiner Behinderung einen anderen Schiffer einzusetzen, um eine ungebührliche, d. h. nicht durch mangelnde Segelfertigkeit (§ 482 HGB.) verzögerte Abfahrt des Schiffes zu vermeiden, sofern es Zeit und Umstände nicht gestatten, die Anordnung des Reeders gemäß § 516 Abs. 2 einzuholen und bis zum Eintreffen eines solchen, z. B. durch Bestellung eines seiner Schiffsoffiziere zum Vertreter, geeignete Vorkehrung zu treffen. In der Auswahl des substituierten Schiffers ist er nur durch die Pflicht zur Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers beschränkt und haftet gemäß § 516 Abs. 2 Satz 2 HGB. für diesen nur bei culpa in eligendo. Ein solches Verschulden wird ihm dann nicht zur Last gelegt werden können, wenn er sich gemäß § 35 KonsG. an den Konsul wendet mit dem Antrage, einen neuen Schiffsführer einzusetzen.[2])

Der gegebene Ersatzmann des Schiffers im Falle seiner Behinderung oder seines Fortfalles ist der Steuermann (erster Offizier) bezw. Bestmann (§ 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 SeemO.). Es ist nicht zu verkennen, daß die Vorschrift des § 3 Abs. 1 SeemO., welcher

[1]) Art. 440 a. HGB. enthielt noch die Bestimmung, daß der Schiffsmann vom Schiffer angenommen werde und der Reeder nicht berechtigt sei, zu verlangen, daß ihm hierbei ein Einfluß eingeräumt werde. Vgl. preuß. Mot. S. 2244; fürs heutige Recht vgl. Prot. S. 1964 ff.

[2]) Hierüber vgl. Näheres bei König S. 544, 545, 586.

die Stellvertretung des Kapitäns dem Steuermann bezw. Bestmann auferlegt, soweit nicht vom Reeder oder Kapitän hinsichtlich der Vertretung in einzelnen Dienstzweigen anderweitige Anordnungen getroffen sind, nur die Vertretungsmacht in der Schiffshierarchie und Handhabung des Dienstes betrifft,[1]) den benannten Schiffsoffizier also nur zum Vertreter für die Funktionen macht, welche dem Kapitän als Führer des Schiffes, nicht als kommerziellen Vertreter des Reeders zustehen. Zu den Obliegenheiten des Kapitäns gehört aber nach § 513 HGB. auch die Sorge für die gehörige Bemannung. Unter Annahme stillschweigender, geschweige denn bei einer ausdrücklichen Substitution wird daher unbedenklich auch dem Steuermann die Befugnis zugesprochen werden müssen, die Anheuerung der Schiffsmannschaft mit vertraglicher Bindung für den Reeder vorzunehmen. Eine gesetzliche Vertretung des Reeders durch diesen Schiffsoffizier ist jedoch aus dem Gesetz nicht zu entnehmen.[2]) Trotzdem wird stillschweigende Substitution durch den Kapitän in dessen rechtsgeschäftliche Vertretungsmacht angenommen werden müssen, sobald der Eintritt des Steuermanns in die Schiffsführerstellung ipso jure (Prot. S. 3830) erfolgt. Denn es entspricht der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, sich durch den ihm bei der Schiffsleitung am nächsten Stehenden, also entweder den Steuermann bezw. Bestmann oder den Nächstrangältesten, auch in kommerzieller Beziehung vertreten zu lassen. Immerhin muß es dem praktischen Ermessen des Kapitäns, wie es auch im § 3 SeemO. vorgesehen ist, bei der Schiffsleitung überlassen bleiben, auch aus dem Rahmen der durch ihn gemäß § 3 Abs. 3 SeemO. bekanntgemachten Rangordnung heraus einen jüngeren, vielleicht nach Sachlage tauglicheren oder weniger mit Arbeit überlasteten Schiffsoffizier zu seinem Vertreter zu bestellen.

Bei der Annahme der Schiffsmannschaft durch den Kapitän in den Grenzen seiner gesetzlichen Vertretungsmacht wird stets daran festzuhalten sein, daß die Stellung des Reeders hierdurch als der eigentlichen Vertretungspartei gemäß § 533 HGB. nicht

---

[1]) Perels Anm. zu § 2 SeemO.

[2]) vgl. Prot. S. 1770; Wagner S. 244; anders Boyens Bd. 1 S. 341.

irgendwie beeinflußt wird. Der Reeder bleibt, auch wenn der Kapitän dessen Namen nicht nennt, der Vertragsgegner der Schiffsmannschaft. Freilich muß hierbei der Kapitän ausdrücklich oder stillschweigend als solcher erkennbar aufgetreten sein. Die Bezugnahme auf seine Stellung kann durch Hinweis auf den Reeder, auf das Schiff oder seine Kapitänsqualität erfolgen, die Beweislast hierfür trifft den Dritten wie bei der Vertretung durch den Korrespondentreeder.

Eine Haftung tritt für den Kapitän nur dann aus den von ihm geschlossenen Verträgen ein, wenn er die Erfüllung derselben garantiert hat, sei es auf Grund einer Verpflichtungsübernahme als Gesamtschuldner, sei es mittels eines besonderen Garantievertrages, oder wenn er seine Befugnisse überschritten hat.

§ 19.

Die eben behandelte Vertretungsmacht des Kapitäns kommt besonders außerhalb des Heimatshafens zur Geltung und ist auch dort unentbehrlich. Im Heimatshafen dagegen ist die zweite Art der Stellvertretung häufiger, die der gewillkürten Vertretung durch Bevollmächtigte, welche teils ständig mit der Anheuerung der Schiffsmannschaft betraut, teils im Einzelfall damit beauftragt sind.

Für das Verhältnis zwischen dem Reeder und einem solchen Stellvertreter ist der Inhalt und Umfang seines Auftrages entscheidend (§§ 662 ff., besonders § 675 BGB.), während für die Stellung des Vertreters nach außen und die rechtliche Bindung des Reeders durch dessen Handlungen die allgemeinen Vorschriften über Vollmacht und Vertretung (§§ 164 ff. BGB.) heranzuziehen sind.

Das gleiche gilt, falls der in der Praxis seltene Fall eintritt, daß sich der Schiffsmann bei Abschluß des Heuervertrages durch Dritte vertreten läßt.

Im § 12 Abs. 2 Satz 1 SeemO. wird ausdrücklich der zum Abschluß von Heuerverträgen bevollmächtigte Vertreter der Reederei [1])

[1]) Das Gesetz spricht ungenauerweise nur von einem Vertreter der Reederei; vgl. aber § 76 Abs. 2 Satz 2 SeemO., wo es richtig unter Bezugnahme auf § 12 Abs. 2 heißt: „Der Reeder, sein Vertreter . . ."; vgl. § 119 SeemO.

erwähnt. Hierzu kann jeder bestellt werden, wie z. B. häufig der Schiffsmakler oder Zahlmeister des Schiffes. Nach der Dienstanweisung des Seemannsamtes in Hamburg gilt als Vertreter nur, wer sich durch schriftliche Vollmacht des Reeders ausweisen kann.

Der Ausschluß der gewerbsmäßigen Stellenvermittler für Schiffsleute, der sog. Heuerbaase, im Abs. 2 § 12 SeemO. bezieht sich nur auf die Vertretung bei der An- und Abmusterung.[1]) Solche Heuerbaase werden auch, sofern nicht, wie bei den großen Reedereien, Angestellte derselben, die sogen. Heuerbureaus, die Anheuerung vornehmen, mit der Anstellung der Schiffsmannschaft ständig oder gelegentlich betraut.[2])

---

[1]) Pappenheim S. 428, 441 Anm. 3.

[2]) Die Regelung der gewerbsmäßigen Stellenvermittlung für Seeleute hat gleichzeitig mit Erlaß der neuen SeemO. das Gesetz v. 2. 6. 1902 gebracht; vgl. auch bei Pappenheim S. 429 ff. Für England vgl. Merch. Sh. Act s. 247 No. 1, s. 111—112, 214—217.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.